Mr. Speaker: The amendment moved by Shri K. C. Joseph is, by leave, withdrawn.

2004-ലെ കേരള സ്റ്റാമ്പ് ഭേദഗതി ബിൽ സാമ്പത്തിക കാര്യങ്ങൾ സംബന്ധിച്ച VIII-ാം നമ്പർ സബ്ജക്ട് കമ്മിറ്റിയുടെ പരിഗണനയ്ക്ക് അയയ്ക്കണമെന്ന പ്രമേയം സഭ അംഗീകരിച്ചു.

ബിൽ സബ്ജക്ട് കമ്മിറ്റിയുടെ പരിഗണനയ്ക്ക് അയച്ചു.

(3) 2004-ലെ കേരള ടോൾ (ഭേദഗതി) ബില്ലിന്റെ അവതരണവും സബ്ജക്ട് കമ്മിറ്റിക്ക് അയയ്ക്കണമെന്ന പ്രമേയവും

മരാമത്ത് വകുപ്പുമന്ത്രിക്കുവേണ്ടി വ്യവസായവും സാമൂഹ്യക്ഷേമവും വകുപ്പുമന്ത്രി (ശ്രീ. പി. കെ. കുഞ്ഞാലിക്കുട്ടി): സർ, 2004-ലെ കേരള ടോൾ (ഭേദഗതി) ബിൽ അവതരിപ്പിക്കുന്നു. ഓർഡിനൻസ് പ്രഖ്യാപിച്ചുകൊണ്ട് സത്വര നിയമനിർമ്മാണം നടത്താനുണ്ടായ സാഹചര്യം വിശദീകരിച്ചുകൊണ്ടുള്ള സ്റ്റേറ്റുമെന്റും മേശപ്പുറത്ത് വയ്ക്കുന്നു

മി. സ്പീക്കർ: ബിൽ അവതരിപ്പിക്കപ്പെട്ടിരിക്കുന്നു.

മരാമത്തു വകുപ്പുമന്ത്രിക്കുവേണ്ടി വ്യവസായവും സാമൂഹ്യക്ഷേമവും വകുപ്പുമന്ത്രി (ശ്രീ. പി. കെ. കുഞ്ഞാലിക്കുട്ടി): 2004-ലെ കേരള ടോൾ (ഭേദഗതി) ബിൽ പൊതുമരാമത്തും ഗതാഗതവും വാർത്താവിനിമയവും സംബന്ധിച്ച V-ാം നമ്പർ സബ്ജക്ട് കമ്മിറ്റിയുടെ പരിഗണനക്കയയ്ക്കണമെന്ന പ്രമേയം ഞാൻ അവതരിപ്പിക്കുന്നു.

വിദ്യാഭ്യാസ വകുപ്പുമന്ത്രി (ശ്രീ. നാലകത്ത് സൂപ്പി): സർ, ഞാൻ പിന്താങ്ങുന്നു.

മി. സ്പീക്കർ: മന്ത്രിക്ക് എന്തെങ്കിലും പറയാനുണ്ടോ?

മരാമത്തു വകുപ്പുമന്ത്രിക്കുവേണ്ടി വ്യവസായവും സാമൂഹ്യക്ഷേമവും വകുപ്പുമന്ത്രി (ശ്രീ. പി. കെ. കുഞ്ഞാലിക്കുട്ടി): ഒരു ചെറിയ കാര്യമേയുള്ളു, ഇപ്പോൾ പാസ്സാക്കാവുന്നതേയുള്ളു. പാലത്തിന്റെ നിർമ്മാണ ചെലവ് 35 ലക്ഷം രൂപയ്ക്ക് പകരം ആർക്കും ബുദ്ധിമുട്ടുണ്ടാകരുതെന്ന് വിചാരിച്ച് ഒരു കോടി രൂപയാക്കുന്നു. അതുപോലെതന്നെ മോട്ടോർ എൻജിൻ എന്ന വിഭാഗത്തിൽ ഇരുചക്ര വാഹനങ്ങളെ ഒഴിവാക്കുന്നു. ഈ രണ്ട് നല്ല കാര്യങ്ങൾ ചെയ്യാനുള്ള സിമ്പിളായിട്ടുള്ള ഭേദഗതിയാണ് ഈ നിയമത്തിലുള്ളത്.

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

മി. സ്പീക്കർ: ശ്രീ. ടി. കെ. ദേവകുമാർ, ഇതിൽ വലിയ പ്രസംഗത്തിനുള്ള സ്കോപ്പില്ല. രാഷ്ട്രീയക്കാർ എന്ത് കിട്ടിയാലും വച്ച് കാച്ചുന്നവരാണ്.

ശ്രീ. ടി. കെ. ദേവകുമാർ: Sir, I move that" This House resolves to disapprove The Kerala Tolls (Amendment) Ordinance, 2003 (Ordinance No.1 of 2004).

ഇതിൽ ഒരുപാട് കാര്യങ്ങളുണ്ട്. ഇതുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് ചില കാര്യങ്ങൾ പറയാനുണ്ട്. നിർമ്മാണ പ്രവർത്തനത്തിലുള്ള ചില അപാകതകൾ ഈ സന്ദർഭത്തിൽ ചൂണ്ടിക്കാണിക്കാതിരിക്കാൻ കഴിയില്ല. നമ്മുടെ നാട്ടിൽ ബി. ഒ. റ്റി. സംവിധാനം കൊണ്ടുവന്നതിന്റെ ചില ബുദ്ധിമുട്ടുകൾ സമൂഹമൊന്നാകെ അനുഭവിച്ചു കൊണ്ടിരിക്കുകയാണ്. ഏത് ഗവൺമെന്റ് എന്നുള്ളതല്ല. മട്ടാഞ്ചേരി പാലത്തിന്റെ ടോൾ പിരിവുമായി ബന്ധപ്പെട്ടുള്ള പ്രത്യേക സാഹചര്യം ബുദ്ധിമുട്ടിച്ചുകൊണ്ടിരിക്കുന്ന ഒരു ഘട്ടത്തിലാണ് ഈ ബിൽ സഭയുടെ മുൻപിൽ വരുന്നത്. അതുകൊണ്ടുതന്നെ ഇതുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് ചില കാര്യങ്ങൾ പറയാതിരിക്കാൻ കഴിയുന്നില്ല. അൽപ്പം സമയം അനുവദിക്കണം.

നിർമ്മാണ പ്രവർത്തനങ്ങളിൽ ബി. ഒ. റ്റി. സംവിധാനം കൊണ്ടുവരുമ്പോൾ ആരുടെ താൽപ്പര്യമാണ് സംരക്ഷിക്കപ്പെടേണ്ടതെന്നാണ് ആദ്യത്തെ പ്രശ്നം. ബി.ഒ.റ്റി. സംവിധാനത്തിൽ നിർമ്മാണ പ്രവർത്തനങ്ങൾ കൊടുക്കുമ്പോൾ തീർച്ചയായും നാട്ടിലെ യാത്രക്കാരുടെയും സാധാരണക്കാരുടെയും താൽപ്പര്യം സംരക്ഷിക്കുവാൻ സർക്കാർ മുൻകയ്യെടുക്കണം. അങ്ങനെ മുൻകയ്യെടുക്കാതെ ഏതെങ്കിലും രൂപത്തിൽ വർക്കുകൾ നടക്കട്ടെ, എങ്ങനെയെങ്കിലും കാര്യങ്ങൾ നടക്കട്ടെ എന്ന് വിചാരിച്ചാൽ ഇന്ന് അനുഭവിക്കുന്ന ബുദ്ധിമുട്ടുകൾ നിർമ്മാണ പ്രവർത്തനങ്ങളുടെ അനന്തര ഘട്ടത്തിൽ സമൂഹത്തിന് നേരിടേണ്ടി വരും. മട്ടാഞ്ചേരി പാലത്തിന്റെ നിർമ്മാണത്തിന് ശേഷം വന്നിട്ടുള്ള അനുഭവത്തിന്റെ അടിസ്ഥാനത്തിൽ, ഇത് അങ്ങനെ എന്ന് അങ്ങോട്ട് പറയുമ്പോൾ ഇങ്ങനെ എന്ന് ഇങ്ങോട്ട് പറയുന്നതിലുപരി യാഥാർത്ഥ്യം മനസ്സിലാക്കണം. കഴിഞ്ഞ ദിവസം നടന്ന ഒരു സംഭവമുണ്ട്. ഈ സഭയിൽ വച്ച് അംഗീകരിക്കാൻ തയ്യാറല്ല. പക്ഷേ വൈകിട്ട് പത്രസമ്മേളനം വിളിച്ചുകൂട്ടി സമ്മതിച്ചു. അതാണ് ഈ നിയമസഭയോട് സർക്കാർ കാണിക്കുന്ന സമീപനം. കഴിഞ്ഞ ദിവസം ബി.എഡ്. കോളേജുമായി ബന്ധപ്പെട്ട വിഷയം സഭയിൽ വന്നപ്പോൾ സഭയ്ക്കകത്ത് നൂറ് ശതമാനവും പിടിവാശി എടുത്തയാളുകൾ പോയി പാർലമെന്ററി പാർട്ടി യോഗം കൂടുകയും പിന്നെ ക്യാബിനറ്റ് കൂടുകയും ചെയ്തിട്ട് പത്രസമ്മേളനത്തിലാണ്

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

നിയമസഭാംഗങ്ങൾ മനസ്സിലാക്കുന്നത് ഹൈക്കോടതിയിൽ കൊടുക്കാൻ തീരുമാനിച്ചിരിക്കുന്നു എന്ന്. കൊടുത്ത എല്ലാ എൻ.ഒ.സി.-കളും പിൻവലിക്കാൻ ഞങ്ങൾ തയ്യാറാണെന്ന്. ഈ സഭയോടാണ് ബഹുമാനമെങ്കിൽ സഭയിൽ ഈ പ്രശ്നം.....(ബഹളം).....ഞാൻ പ്രസംഗം തുടങ്ങിയതേയുള്ളു. വഴങ്ങാം. സഭ സമ്മേളിക്കുന്ന ഘട്ടത്തിൽ ഇക്കാര്യം സഭയിൽ അനൗൺസ് ചെയ്യുന്നതിന് എന്താണിത്ര ബുദ്ധിമുട്ട്? ഒരു ആരോഗ്യകരമായ ജനാധിപത്യ സംവിധാനത്തിൽ.....(ബഹളം).....

മന്ത്രി പറയട്ടെ, മന്ത്രിക്ക് വേണ്ടി കേരള കോൺഗ്രസ്സ് പറയണ്ട. അപ്പുറത്ത് കോൺഗ്രസ്സിന്റെ നേതാക്കൻമാരും മന്ത്രിമാരുമുണ്ട്. അവർ പറയട്ടെ. ഇപ്പോൾ വഴങ്ങുന്നില്ല, വഴങ്ങാം.

ബഹുമാനപ്പെട്ട മുഖ്യമന്ത്രി ഇന്നലെ മന്ത്രിസഭാ തീരുമാനം വിശദീകരിച്ചുകൊണ്ട് നടത്തിയ പത്രസമ്മേളനത്തിലാണ് പറയുന്നത്, ഞാൻ നേരിൽ കണ്ട കാര്യമാണ്, മുഖ്യമന്ത്രി നിഷേധിക്കട്ടേ! സഭയിൽ പറയാമായിരുന്നു എന്ന് മാത്രമേ ഞാൻ പറഞ്ഞിട്ടുള്ളു. സഭ സമ്മേളിച്ചുകൊണ്ടിരിക്കുന്ന സന്ദർഭത്തിൽ ഇങ്ങനെയൊരു കാര്യം സഭയിൽ പറഞ്ഞിരുന്നുവെങ്കിൽ ജനാധിപത്യ സംവിധാനത്തിൽ അക്കാര്യം നന്നായിരുന്നു. ജനാധിപത്യ വ്യവസ്ഥയ്ക്കും നിയമസഭയ്ക്കും കൂടുതൽ പരിപാവനത ജനങ്ങളുടെ മുൻപിൽ കിട്ടുമായിരുന്നു എന്ന വസ്തുതയാണ് ഞാൻ ഒരു ഉദാഹരണമായി ചൂണ്ടിക്കാണിക്കാൻ ശ്രമിച്ചത്. പ്രശ്നങ്ങൾ ചൂണ്ടിക്കാണിക്കുമ്പോൾ സഭയ്ക്കകത്ത് മൈതാന പ്രസംഗമോ വികാര പ്രകടനമോ നടത്തി കാര്യങ്ങൾ തീർക്കുന്നത് ശരിയല്ല. പ്രതിപക്ഷത്ത് നിന്ന് വരുന്ന നിർദ്ദേശങ്ങൾ ക്രിയാത്മകമാണെങ്കിൽ, വസ്തുതാപരമാണെങ്കിൽ പരിഗണിക്കാനുള്ള വിശാലമനസ്കത മന്ത്രിമാർക്കുണ്ടാകണം. നിയമ നിർമ്മാണത്തോട് മന്ത്രിമാർ എടുക്കുന്ന സമീപനം എന്താണ്? ഇപ്പോൾ ഇവിടെ വളരെ ലളിതമായി അവതരിപ്പിച്ചിരിക്കുന്നുവെന്നാണ് പറഞ്ഞത്. വളരെ ലളിതമല്ല ഈ പ്രശ്നം. കാര്യമെന്താണ്? 35 ലക്ഷം രൂപ ഒരു കോടി രൂപയാക്കി മാറ്റാൻ ശ്രമിക്കുന്നുവെന്ന് പറയുമ്പോൾ പുറമെ നിന്ന് കേട്ടാൽ അത് വളരെ നന്നായിയെന്ന് തോന്നും. ഈ നിയമം 1976-ൽ നിന്നും 2004-ൽ അവതരിപ്പിക്കുമ്പോൾ നിർമ്മാണ പ്രവർത്തനത്തിൽ റേറ്റിംഗിൽ എത്ര വർദ്ധനവ് ഉണ്ടായിട്ടുണ്ട്? 1976-ൽ നിന്നും 2004-ൽ വരുമ്പോൾ നിർമ്മാണ പ്രവർത്തനങ്ങളിൽ എത്ര പ്രാവശ്യം ഇതിന്റെ റേറ്റ് റിവൈസ് ചെയ്തുവെന്നുള്ള വസ്തുത പരിശോധിച്ചിട്ടാണോ ഒരു കോടി രൂപ നിശ്ചയിച്ചിരിക്കുന്നത്? ഇല്ല. നിർമ്മാണ പ്രവർത്തനങ്ങളിലെ റേറ്റിംഗിൽ വന്ന വാർഷിക വർദ്ധനവ് പരിശോധിച്ചാൽ 35 ലക്ഷം രൂപ

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

മുടക്കിയിരിക്കുന്ന പാലത്തിന് 1976-ൽ ടോൾ ഒഴിവാക്കിയെങ്കിൽ ഇന്ന് അതേ പാലം ഒഴിവാക്കണമെങ്കിൽ മിനിമം രണ്ട് കോടി രൂപയുടെ മുതൽമുടക്ക് ഉണ്ടാകണം. ആ സത്യം ബോദ്ധ്യപ്പെടണ്ടേ? ഈ ബിൽ പൈലറ്റ് ചെയ്തുകൊണ്ട് മന്ത്രി വളരെ ലളിതമായിട്ട് ചോദിച്ചു, "വളരെ നല്ല കാര്യമല്ലേ, ഇത് നമുക്ക് ഗ്യാസ് മുട്ടായി തിന്നുന്നത് പോലെ പാസ്സാക്കി എടുക്കരുതോ" എന്ന്. അന്ന് 1976-ൽ 35 ലക്ഷം രൂപയാണെങ്കിൽ അതേ പാലം 2004-ൽ നിർമ്മിക്കുകയാണെങ്കിൽ സംസ്ഥാന ഗവൺമെന്റിന്റെ റേറ്റ് അനുസരിച്ച്, പി.ഡബ്ല്യൂ.ഡി. റേറ്റനുസരിച്ച് ആ തുകയ്ക്ക് എത്ര വരും? അങ്ങനെയാണ് നിയമത്തിൽ പരിശോധിക്കേണ്ടത്. അങ്ങനെ പരിശോധിക്കുമെങ്കിൽ ഞാൻ മനസ്സിലാക്കിയതനുസരിച്ച് ഈ കാലയളവിൽ ഇരുപത്തിമൂന്നോ ഇരുപത്തിനാലോ പ്രാവശ്യം റേറ്റ് വർദ്ധിപ്പിച്ചിട്ടുണ്ട്. സബ്ജക്ട് കമ്മിറ്റിയുടെ പരിഗണനയ്ക്ക് വരുമ്പോൾ പരിശോധിക്കണം. അങ്ങനെയാണെങ്കിൽ മിനിമം രണ്ട് കോടി രൂപയെങ്കിലും മുതൽമുടക്കിയെങ്കിലേ 1976-ൽ 35 ലക്ഷം രൂപയ്ക്ക് നിർമ്മിച്ചതുപോലുള്ള പാലത്തിന് ടോൾ ഒഴിവാകുകയുള്ളു. വസ്തുത അതാണ്. നിർമ്മാണ പ്രവർത്തനത്തിന്റെ കാര്യത്തിൽ, വകുപ്പുമന്ത്രി വളരെ വികാര പ്രകടനത്തോടുകൂടി നിയമസഭാ സാമാജികൻമാരോടല്ല, പ്രസ്സ് ഗ്യാലറിയിൽ ഇരിക്കുന്നവരോടും പിന്നെ ഞാൻ തിരിഞ്ഞ് നോക്കിയപ്പോൾ അദ്ദേഹത്തിന്റെ പാർട്ടിയുടെ ജനറൽ സെക്രട്ടറി ഇരിക്കുന്നത് കണ്ടു, അദ്ദേഹത്തിനുമായിട്ട് പ്രസംഗം നടത്തി. വികാര പ്രകടനമല്ല പ്രശ്നം. രേഖകളുടെ അടിസ്ഥാനത്തിൽ കാര്യങ്ങൾ പരിശോധിക്കണം. രേഖകളുടെ അടിസ്ഥാനത്തിൽ പരിശോധിക്കാമെങ്കിൽ ദേവകുമാർ പറഞ്ഞതിനോട് യോജിക്കേണ്ടിവരും. അങ്ങനെയൊരു നിയമനിർമ്മാണം നടത്തുകയാണെങ്കിൽ ഈ ബില്ലിൽ മാറ്റം വരുത്തണം അതുപോലെതന്നെ നിർമ്മാണ പ്രവർത്തനത്തിന്റെ മാനദണ്ഡം പറഞ്ഞു, നാട്ടുകാർ കോൺട്രാക്റ്റ് പിടിച്ചാൽ എങ്ങനെയാണ് സ്ഥിതി? നാട്ടുകാർ കോൺട്രാക്റ്റ് വർക്ക് ചെയ്താൽ കൂടുതൽ റേറ്റ്, ഇവിടെ കൺസൽട്ടൻസി വന്ന് ആ വർക്ക് ചെയ്യുകയാണെങ്കിൽ മുന്നിരട്ടി റേറ്റ്. മന്ത്രിക്ക് നിഷേധിക്കാൻ കഴിയുമോ? നാട്ടുകാരൻ എടുക്കുന്ന വികസന പ്രവർത്തനത്തിന്, ഏതെങ്കിലും ചെറിയ വർക്ക് ചെയ്താൽ സകല ആളുകളും ചെന്നിട്ട് അതിന്റെ എസ്റ്റിമേറ്റ് എത്ര; കാണ്ടിറ്റ് വർക്ക് എത്ര എന്ന് അന്വേഷിച്ച് പരാതിയും പരാതിയുടെ പരാതിയും വരുന്നു അവന് കിട്ടുന്ന റേറ്റ് എത്ര? മൂന്നിലൊന്ന്. വിദേശ ഏജൻസ് കൺസൽട്ടൻസിയായി വന്ന് ഇവിടെ വർക്ക് ചെയ്താൽ അവന് കിട്ടുന്നത് മൂന്നിരട്ടി ഹൈക്കോടതി കേസ് തള്ളി എന്ന ന്യായമാണ് കഴിഞ്ഞ ദിവസം ഇവിടെ ബഹുമാനപ്പെട്ട മരാമത്ത് വകുപ്പുമന്ത്രി പറഞ്ഞത്. നിർമ്മാണ പ്രവർത്തനത്തിൽ വ്യത്യാസം നിലനിൽക്കുന്നു. പരിഹരിക്കാൻ കഴിയുമോ? വിദേശ ഏജൻസി വന്ന്

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

പിടിക്കുന്ന വർക്കിന് മൂന്നിരട്ടി റേറ്റ്. പിടിച്ചതിന് ശേഷം അത് സബ് കോൺട്രാക്റ്റിന് കൊടുത്തിട്ട് അവർ ലാഭമെടുക്കുന്നു. വെള്ളം നനയാതെ മീൻ പിടിച്ചുകൊണ്ട് അവർ പോവുകയാണ്. ഇതല്ലേ വികസന പ്രവർത്തനത്തിൽ നടന്നുകൊണ്ടിരിക്കുന്ന സ്ഥിതി? ഈ സത്യം വസ്തുതാപരമായി മനസ്സിലാക്കാൻ തയ്യാറാകണം. വസ്തുതാപരമായി പരിശോധിക്കുമെങ്കിൽ നിർമ്മാണ പ്രവർത്തനത്തിന്റെ റേറ്റിംഗിൽ ഇന്നിരിക്കുന്ന അന്തരം എങ്ങനെ പരിഹരിക്കാൻ കഴിയുമെന്ന് ഈ പാലത്തിന്റെ ടോൾ നിശ്ചയിക്കുമ്പോൾ നിങ്ങൾ പരിശോധിക്കാൻ തയ്യാറാകണം. കേരളത്തിലെ കോൺട്രാക്ടർ ഒരു കോടി രൂപയ്ക്ക് ചെയ്യുന്ന പാലം ഒരു വിദേശ ഏജൻസി നിങ്ങൾ പറയുന്ന റേറ്റിന്റെ നിർമ്മാണ പ്രവർത്തനവുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് ചെയ്യുകയാണെങ്കിൽ അതിന്റെ മുതൽ മുടക്ക് രണ്ടരക്കോടി രൂപയായി വർദ്ധിക്കും. മന്ത്രി പരിശോധിക്കണം. ഈ വ്യത്യാസം നോക്കുമ്പോൾ എങ്ങനെയാണ് ഈ നിയമത്തിന് പ്രാബല്യം കൊടുക്കാൻ കഴിയുന്നത്? നിങ്ങൾ പറയുന്നു മുടക്കുമുതലിന്റെ അടിസ്ഥാനത്തിൽ ടോൾ നിശ്ചയിക്കാമെന്ന്. മുടക്കുമുതലിന്റെ അടിസ്ഥാനത്തിൽ ടോൾ നിശ്ചയിക്കുകയാണെങ്കിൽ കേരളക്കാരനായ കോൺട്രാക്ടർ ചെയ്യുമ്പോൾ മൂന്നിലൊന്ന് മുടക്കും. അതേ പാലം വിദേശക്കാരൻ ചെയ്താൽ.....

മി. സ്പീക്കർ: ഇത് പറഞ്ഞതല്ലേ? അഞ്ച് പ്രാവശ്യത്തിൽ കൂടുതൽ ഇത് പറഞ്ഞു.

ശ്രീ. ടി. കെ. ദേവകുമാർ: ആവർത്തനം ഒഴിവാക്കി സംസാരിക്കാം. കഴിഞ്ഞ ദിവസം അദ്ദേഹം വളരെ വികാരഭരിതനായി പറഞ്ഞു നിർമ്മാണ പ്രവർത്തനങ്ങളിൽ, ശ്രീ. മത്തായി ചാക്കോ അങ്ങനെ പറഞ്ഞത് കഷ്ടമായിപ്പോയല്ലോ എന്ന്. സത്യം അതല്ലല്ലോ രേഖകളിൽ പറയുന്നത്? ശ്രീ. എം. കെ. മുനീർ ഒപ്പിട്ടിരിക്കുന്നു എന്നാണ് അതിൽ പറയുന്നത്.

മി. സ്പീക്കർ: ഇതിൽ അത് വേണോ?

ശ്രീ. ടി. കെ. ദേവകുമാർ: നിർമ്മാണ പ്രവർത്തനങ്ങളുമായി ബന്ധപ്പെട്ടതു കൊണ്ടാണ്. ചുരുക്കി പറയാം. 2002 മാർച്ച് 14-ാം തീയതി പ്രോജക്ട് എഗ്രിമെന്റ് ഒപ്പിട്ടുവെന്നാണ് ഇതിൽ പറയുന്നത്. അന്ന് ഞങ്ങളുടെ മന്ത്രിസഭയല്ല. അതുപോലെ ലോൺ ഇഫക്ടീവായിരിക്കുന്നത് 2002 ജൂൺ 6-നാണ്. എന്തായാലും വ്യവസായ വകുപ്പുമന്ത്രിയാണല്ലോ ഇത് പൈലേറ്റ് ചെയ്തിരിക്കുന്നത്. 2002 നവംബർ മാസം 7-ാം തീയതി അദ്ദേഹം ഡൽഹിയിൽ വച്ചാണ് ഇക്കാര്യത്തിൽ ഏർപ്പാടുണ്ടാക്കിയത്.

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

മി. സ്പീക്കർ: Don't mislead the House. അദ്ദേഹത്തിന്റെ കയ്യിൽ രണ്ട് എഗ്രിമെന്റ് ഉണ്ടെന്ന് പറഞ്ഞു. .....(ബഹളം).....

ശ്രീ. ടി. കെ. ദേവകുമാർ: അതാണ് ഞാൻ പറയാൻ വന്നത്. ഇതിൽ പറഞ്ഞിരിക്കുന്ന ഒരു വാചകം എന്താണ്? "On 7th November 2002 the Honourable Minister for Works Dr. M. K. Muneer formally awarded the contractors".

മി. സ്പീക്കർ: ഇത് ഇപ്പോൾ പ്രസംഗിക്കാനുള്ള വിഷയമല്ല. മൺഡേ ഇതെല്ലാം പ്രസംഗിക്കാം. ബില്ലിൽ അല്ല ഇതെല്ലാം പ്രസംഗിക്കേണ്ടത്. ഇത് ഏത് ലെവൽ വരെ പറയാം എന്നുള്ള ഒരു സ്റ്റഡി ക്ലാസ്സ് ശ്രീ. കോടിയേരി ബാലകൃഷ്ണൻ കൊടുക്കണം.

ശ്രീ. ടി. കെ. ദേവകുമാർ: ഞാൻ പറയുന്നത് എവിടെയൊക്കെ വരുന്നുവെന്ന് ക്ഷമയോടുകൂടി 5 മിനിട്ട് തരിക. .....(ബഹളം).....

മി. സ്പീക്കർ: ഓർഡർ..... ഓർഡർ.....

ശ്രീ. ടി. കെ. ദേവകുമാർ: നേരെ പറഞ്ഞെങ്കിലേ ജനങ്ങൾക്ക് മനസ്സിലാകൂ. വളഞ്ഞ് പറഞ്ഞാൽ മനസ്സിലാക്കാൻ ഇത്തിരി ബുദ്ധി കൂടുതൽ വേണം.

മി. സ്പീക്കർ: ശ്രീ. ദേവകുമാർ, പ്ലീസ് കൺക്ലൂഡ്.

ശ്രീ. ടി. കെ. ദേവകുമാർ: ഇവർക്ക് നേരെ പറഞ്ഞാൽ മനസ്സിലാവില്ല. ഞാൻ ഇനി നിങ്ങൾക്ക് മനസ്സിലാകുന്ന ഭാഷയിൽ പറയാം. ഞാൻ പറഞ്ഞുവന്നത് നിർമ്മാണ പ്രവർത്തനങ്ങളിൽ റേറ്റ് നിശ്ചയിക്കുന്നതിൽ അന്തരം നിലനിൽക്കുമ്പോൾ ആകെ ഒരു നിർമ്മാണ പ്രവർത്തനത്തിന് ചെലവാകുന്ന തുകയുടെ അടിസ്ഥാനത്തിൽ ടോൾ നിശ്ചയിക്കുന്നത് തികച്ചും അശാസ്ത്രീയമാണ്. ഞാൻ ഒമ്പതോ പതിനൊന്നോ അല്ല പറയുന്നത്. കാരണം അങ്ങനെ പറഞ്ഞാൽ അത് അദ്ദേഹത്തിന് മനസ്സിലാക്കാൻ പറ്റില്ലായെന്ന് അറിയാം. ലോകബാങ്കിന്റെ റോഡ് തീരുമാനിക്കുന്ന സ്ഥലത്ത് അലൈൻമെന്റ് വരാത്തതുകൊണ്ട് റബ്ബർ കമ്പനിക്കാരന്റെ വാതിൽക്കലേക്ക് നിങ്ങൾ ഉണ്ടാക്കിക്കൊടുത്ത ബൈറോഡ്, അപ്രോച്ച് റോഡിന് പാലം പണിതാൽ ഞാൻ അതിലേ പോയാൽ ടോൾ കൊടുക്കണം. അതാണ് ഈ നിയമം. കോട്ടയത്ത് നിങ്ങൾ ഉണ്ടാക്കിവച്ചിരിക്കുന്ന ഒരു റബ്ബർ ഫാക്ടറിയുടെ വാലറ്റത്ത് കൂടി റോഡ് പോകാത്തതുകൊണ്ട് അഴിമതിയുടെ കറപുരളാത്ത മന്ത്രിയെന്ന് ഇവിടെ നിന്ന് പ്രസംഗം നടത്തി.

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

സംശയമുണ്ടെങ്കിൽ പരിശോധിച്ചോളൂ. എം.ആർ.എഫ്.-കാരന്റെ വാതിൽക്കലൂടെ റോഡ് വെട്ടിക്കൊടുത്ത് ആ റോഡിൽക്കൂടി പോയാൽ ടോൾ കൊടുക്കണം. അതല്ലേ ചെയ്യുന്നത്? നിങ്ങൾക്ക് മനസ്സിലാകുന്ന ഭാഷയിൽ ഞാൻ പറഞ്ഞുതരാം. മുസ്ലീംലീഗിന് മനസ്സിലാകുന്ന ഭാഷയിൽ ഞാൻ പറയാം. അതല്ലേ നിർമ്മാണ പ്രവർത്തനങ്ങളിൽ നിങ്ങൾ സ്വീകരിച്ചിരിക്കുന്ന സമീപനം? അത് ആകരുത്. വാഹനങ്ങൾക്ക് ടോൾ പിരിക്കുമ്പോൾ ഇതിനകത്ത് ശ്രദ്ധിക്കേണ്ട ഒരു കാര്യമുണ്ട്. ഇതിൽ അത് ഇല്ല. പാലം പണിത് ടോൾ പിരിച്ചാൽ ലോകാവസാനം വരെ ടോൾ പിരിക്കുന്ന സ്ഥിതിവിശേഷമാണ് നിലനിൽക്കുന്നത്. ടോൾ പിരിക്കുന്നത് നിലനിർത്താൻ കഴിയണം. അതിന് കാലാവധിയുണ്ടാകണം. അതുപോലെതന്നെ ഇതിൽ പറഞ്ഞിരിക്കുന്നു ഇരുചക്ര വാഹനങ്ങളെ ഒഴിവാക്കുമെന്ന്. 1976-ൽ നിന്നും 2004-ൽ എത്തുമ്പോൾ എന്താണ് സ്ഥിതിയെന്ന് ചോദിച്ചാൽ നമ്മുടെ നാട്ടിൽ ഓട്ടോറിക്ഷ എന്നുപറയുന്നത് സാധാരണക്കാരന്റെ വാഹനമായി മാറിയിരിക്കുകയാണ്. പാവപ്പെട്ടവന്റെ വാഹനമാണ്.

ശ്രീ. ഇ. ടി. മുഹമ്മദ് ബഷീർ: അങ്ങയുടെ വാക്കുകൾ വളരെ താല്പര്യപൂർവ്വമാണ് ഞാൻ കേൾക്കുന്നത്. ഒരു കാര്യമാണ് എനിക്ക് അങ്ങിൽ നിന്ന് അറിയേണ്ടത്. അതുകൊണ്ടാണ് ഞാൻ ചോദിക്കുന്നത്. അങ്ങ് ഒരു സ്ഥാപനത്തിന്റെ പേര് പറഞ്ഞു. അങ്ങ് പറഞ്ഞതുപോലെ ഒരു പ്രൈവറ്റ് പാർട്ടിയുടെയടുത്ത് റോഡ് നിർമ്മിച്ച് കൊടുത്തിട്ട് അതിന് ടോൾ വാങ്ങാൻ അധികാരം കൊടുക്കുന്ന ഏത് പ്രൊവിഷനാണ് ഈ ആക്ടിൽ എന്ന് പ്രൊവിഷൻ എടുത്ത് വായിച്ചിട്ട് പറയാമോ?

മി. സ്പീക്കർ: ഇങ്ങനെ ചോദ്യം ചോദിച്ചാൽ പ്രയാസമല്ലേ?

ശ്രീ. ടി. കെ. ദേവകുമാർ: ഞാൻ പറയാം. ഇതിനകത്ത് നാഷണൽ ഹൈവേ എന്ന വ്യവസ്ഥയിൽ വരുന്ന റോഡുകളിലെ മുഴുവൻ പാലങ്ങൾക്കും ഒരു കോടി രൂപയിൽ കൂടുതൽ മുതൽമുടക്കുണ്ടെങ്കിൽ ടോൾ പിരിക്കണമെന്നാണ്. ലോകബാങ്കിന്റെ സഹായത്തോടുകൂടി റോഡ് നിർമ്മാണം നടത്താൻ അലൈൻമെന്റ് എടുത്തപ്പോൾ ചില തൽപ്പരകക്ഷികളുടെ വാതിൽക്കലൂടെ ആ റോഡ് പോകില്ല. അവിടെ അപ്രോച്ച് റോഡുണ്ടാക്കി. ആ അപ്രോച്ച് റോഡിൽ വരുന്ന നാട്ടുകാരൻ ടോൾ കൊടുക്കണമെന്നാണ് ഇതിനകത്ത് പറഞ്ഞിരിക്കുന്നത്. ബഹുമാനപ്പെട്ട ഇ. ടി. മുഹമ്മദ് ബഷീറിന് മനസ്സിലായിക്കാണുമെന്ന് ഞാൻ വിശ്വസിക്കുന്നു.

മി. സ്പീക്കർ: പ്ലീസ് കൺക്ലൂഡ്.

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

ശ്രീ. ടി. കെ. ദേവകുമാർ: ടൂ വീലറുകാരെ ഒഴിവാക്കണമെന്നാണ് പറഞ്ഞിരിക്കുന്നത്. അത് സ്വാഗതം ചെയ്യുന്നു. പക്ഷേ ഓട്ടോറിക്ഷ എന്നുപറയുന്നത് സാധാരണക്കാരന്റെ കുട്ടികളെ ദിവസവും രാവിലെ സ്കൂളിൽ കൊണ്ടുപോകുന്നതാണ്. സാധാരണക്കാരന്റെ വാഹനമാണ്. അത് ഇതിൽ നിന്ന് ഒഴിവാക്കിയിട്ടില്ല. അതുപോലെതന്നെ കുട്ടികളെ സ്കൂളിലേക്ക് കൊണ്ടുപോകുന്ന സർക്കാർ വാഹനങ്ങളെ എങ്കിലും ഇതിൽനിന്ന് ഒഴിവാക്കിക്കൊടുക്കണമെന്നുള്ള അഭിപ്രായം എനിക്കുണ്ട്. ഒരു കാര്യംകൂടി പറഞ്ഞുകൊണ്ട് അവസാനിപ്പിക്കാം.

ഇന്ന് പാലം നിർമ്മാണവുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് ടോൾ പിരിവിന് കാലാവധി ഇല്ല. കാലാവധി നിശ്ചയിക്കുന്നതിന് ഇതിൽ വ്യവസ്ഥ ചെയ്യണം. അങ്ങനെ വ്യവസ്ഥ ചെയ്യുകയും പാലത്തിന്റെ നിർമ്മാണത്തിന് ഇന്ന് നിശ്ചയിച്ചിരിക്കുന്ന ഒരു കോടി രൂപ എന്നത് കുറഞ്ഞത് 2 കോടി രൂപയായിട്ടെങ്കിലും കണക്കിന്റെ അടിസ്ഥാനത്തിൽ വർദ്ധിപ്പിക്കാൻ നിങ്ങൾ തയ്യാറാകണം. ടൂ വീലർ പോലെ ഓട്ടോറിക്ഷയേയും ഗവൺമെന്റ് സ്കൂളുകളിലെ ബസ്സുകളെയും ഇതിൽനിന്ന് ഒഴിവാക്കാൻ നിങ്ങൾ ശ്രദ്ധിക്കണം. നിർമ്മാണ പ്രവർത്തനങ്ങളിൽ ഇന്ന് നിലവിലിരിക്കുന്ന റേറ്റിംഗിലെ അന്തരം പലയിടത്തും അപ്രായോഗികമാണ്. നിർമ്മാണ പ്രവർത്തനങ്ങൾക്ക്, വേൾഡ് ബാങ്ക് വർക്കുകൾക്ക് വിദേശ ഏജൻസികൾക്ക് ഉയർന്ന റേറ്റിംഗ് കൊടുക്കുകയും സാധാരണ കോൺട്രാക്ടർമാർക്ക് കുറഞ്ഞ റേറ്റ് നിശ്ചയിക്കുകയുമാണ് ചെയ്യുന്നത്. ഈ അന്തരംകൂടി പരിഹരിക്കാൻ ഈ ബില്ലിന്റെ ചർച്ചയിൽ ഇടപെടലുണ്ടാകും, പരിശോധനയുണ്ടാകും എന്ന് വിശ്വസിച്ചുകൊണ്ട് അവസാനിപ്പിക്കുന്നു.

ശ്രീ. മത്തായി ചാക്കോ: സർ, 1976-ലെ കേരള ടോൾ ആക്ടിൽ 1977-ൽ ഒരു ഭേദഗതി വരുത്തുകയുണ്ടായി. ആ ഭേദഗതിക്കുശേഷം ഈ ഡിസംബർ മാസത്തിൽ ഇത്ര തിരക്കുപിടിച്ച് ഒരു ഓർഡിനൻസ് കൊണ്ടുവന്നതിന്റെ ന്യായം എന്താണെന്ന് മനസ്സിലാകുന്നില്ല. ജനുവരി-ഫെബ്രുവരി മാസത്തിൽ അസംബ്ലി സമ്മേളനം ഉള്ള സമയത്ത് അത് എടുക്കുന്നതിനുപകരം ഇത്ര തിരക്കുപിടിച്ച് ഒരു ഓർഡിനൻസ് എന്തിനായിരുന്നുവെന്ന് മനസ്സിലാകുന്നില്ല. പാലങ്ങളുടെ നിർമ്മാണ ചെലവ് കാലാനുസൃതമായി വർദ്ധിച്ചുവെന്നുള്ളതുകൊണ്ട് 35 ലക്ഷം രൂപ എന്നത് ഒരുകോടി രൂപയാക്കണമെന്നുള്ള നിർദ്ദേശമാണ് വച്ചിരിക്കുന്നത്. എനിക്ക് ഇതിൽ പറയാനുള്ളത്, എന്തിനാണ് ഒരു കോടി രൂപയിൽ നിർത്തുന്നത്? ഒരുകോടി രൂപയിൽ നിർത്തേണ്ട കാര്യമില്ല. ഒരു കിലോമീറ്റർ റോഡിന് 25 ലക്ഷം രൂപ വാങ്ങേണ്ടതിനു പകരം ഒന്നരക്കോടി രൂപ കൊടുക്കുന്ന നാട്ടിൽ ഒരു കോടി രൂപയുടെ പാലം എന്നുപറയുന്നതിൽ എന്തർത്ഥമാണുള്ളത്? അതുകൊണ്ട് ഈ ബിൽ നല്ല

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

ഉദ്ദേശ്യത്തോടുകൂടി അവതരിപ്പിച്ചുവെന്ന് പറയുന്ന മന്ത്രി തന്നെ നേരത്തെ പണിതിട്ടുള്ള പാലങ്ങളിലും ഇനി പണിയാൻ പോകുന്ന പാലങ്ങളിലും 5 കോടി രൂപവരെയെങ്കിലും കൺസ്ട്രക്ഷൻ ചെലവ് വരുന്ന പാലങ്ങളെ ടോൾ ചുമത്തുന്നതിൽനിന്ന് ഒഴിവാക്കണമെന്നുള്ളതാണ് എനിക്ക് ഇതുമായി ബന്ധപ്പെട്ടുകൊണ്ട് വയ്ക്കാനുള്ള നിർദ്ദേശം. രണ്ടാമത് ഇതിൽ ടൂ വീലേഴ്സിനെ ഒഴിവാക്കി എന്നു പറയുന്നു. അതിനെ സ്വാഗതം ചെയ്യുന്നു. അതിന്റെ കൂടെ ത്രീ വീലേഴ്സിനെക്കൂടി ഒഴിവാക്കണമെന്ന് ഞാൻ പറയുകയാണ്. തെരഞ്ഞെടുപ്പ് സമയത്ത് ഞാൻ കണ്ടതാണ് മട്ടാഞ്ചേരി പഴയ പാലത്തിൽ കമ്പി വച്ച് അടച്ചിരിക്കുകയാണ്. ആളുകൾ ഓട്ടോറിക്ഷ അതിൽക്കൂടി ചാടിച്ച് കൊണ്ടുവരികയാണ് ചെയ്യുന്നത്. ടൂ വീലേഴ്സും ഇതിലൂടെയാണ് പോകുന്നത്. യഥാർത്ഥത്തിൽ സാധാരണക്കാരന്റെ യാത്രാ വാഹനം എന്ന നിലയിൽ ടൂവീലേഴ്സിന്റെ കൂടെ ഓട്ടോറിക്ഷകളെക്കൂടി ഉൾപ്പെടുത്തണമെന്ന നിർദ്ദേശം സബ്ജക്ട് കമ്മിറ്റി ചർച്ച ചെയ്യുന്ന സമയത്തെങ്കിലും പരിഗണിക്കണം. പാലം കഴിഞ്ഞാൽ റോഡാണ്. അപ്പുറത്തും ഇപ്പുറത്തും റോഡ് ഉണ്ടെങ്കിലേ പാലത്തിന്റെ പ്രശ്നം വരുന്നുള്ളൂ. ഇതുമായി ബന്ധപ്പെട്ടുകൊണ്ടുള്ള ചില പ്രശ്നങ്ങൾ സൂചിപ്പിക്കാതിരിക്കാൻ നിർവ്വാഹമില്ല. എൽ.ഡി.എഫ്. ഗവൺമെന്റിന്റെ ഭരണകാലത്ത് കേരളത്തിലെ റോഡ് വികസനത്തിന് വേണ്ടി ഒരു പദ്ധതി അങ്ങ് കൊണ്ടുവന്നിരുന്നു എന്നുള്ള കാര്യം ആരും നിഷേധിക്കുന്നില്ല. ആ പദ്ധതിയെ സംബന്ധിച്ചുള്ള പ്രാഥമികമായ കാര്യങ്ങൾ ഗവൺമെന്റ് ചെയ്തു എന്നുള്ള കാര്യത്തിൽ ആർക്കും തർക്കമില്ല. മിനഞ്ഞാന്ന് ഞാൻ ഇവിടെ ഉന്നയിച്ച ചില പ്രശ്നങ്ങളുമായി ബന്ധപ്പെട്ടുകൊണ്ട്, വേൾഡ് ബാങ്കിന്റെ റോഡ് വികസനവുമായി ബന്ധപ്പെട്ട ഫയൽ മേശപ്പുറത്ത് വയ്ക്കാമെന്ന് ബഹുമാനപ്പെട്ട മരാമത്ത് വകുപ്പുമന്ത്രി ഈ സഭയിൽ പറഞ്ഞിട്ടുള്ളതാണ്. പ്രതിപക്ഷനേതാവ് ഈ ഫയൽ മേശപ്പുറത്ത് വയ്ക്കണമെന്ന് ആവശ്യപ്പെടുകയും ചെയ്തു. എന്തുകൊണ്ടാണ് ഇത്ര സുതാര്യമായി പ്രവർത്തിക്കുന്ന മന്ത്രി, ഈ നിയമസഭയിലെ മെമ്പർമാർക്ക് പരിശോധിക്കാൻ കഴിയുന്ന രൂപത്തിൽ ഈ ഫയൽ മേശപ്പുറത്ത് വയ്ക്കാത്തത്?

മി. സ്പീക്കർ: ഞാനാണ് പറഞ്ഞത് വേണ്ട എന്ന്.

ശ്രീ. മത്തായി ചാക്കോ: അത് കംപ്രസ് ചെയ്യുന്നില്ല എന്നാണ് അങ്ങ് പറഞ്ഞത്. ഗവൺമെന്റിനെ നിർബന്ധിക്കാൻ വേണ്ടി കഴിയില്ല എന്നേ പ്രൊവിഷനുള്ളൂ. പക്ഷെ ഒരു മെമ്പർ സഭയിൽ ഒരു രേഖ ഉദ്ധരിച്ചുകൊണ്ട് പ്രസംഗിക്കുന്ന സമയത്ത് ആ രേഖ ആവശ്യപ്പെട്ടതുകൊണ്ട് മേശപ്പുറത്ത് വയ്ക്കാൻ അയാൾ ബാധ്യസ്ഥനാണ്.

മി. സ്പീക്കർ: അതിനുവേണ്ടി സമയം കളയണ്ട.

ശ്രീ. മത്തായി ചാക്കോ: ഇത്ര സുതാര്യമെന്ന് പുരപ്പുറത്തു കയറി പറഞ്ഞ മന്ത്രി എൽ.ഡി.എഫ്. ഗവൺമെന്റ് കാബിനറ്റിൽ തീരുമാനമെടുത്ത് ഒപ്പിട്ടു എന്നു പറയുന്ന ഫയൽ എന്തുകൊണ്ട് സഭയുടെ മേശപ്പുറത്ത് വയ്ക്കാൻ സന്നദ്ധനായില്ല; യഥാർത്ഥത്തിൽ സ്പീക്കറെ രക്ഷപ്പെടുത്തിയെന്നൊന്നും ഞാൻ പറയില്ല ബഹുമാനപ്പെട്ട സ്പീക്കർ, അങ്ങ് പറഞ്ഞിരുന്നു എന്നുള്ള കാര്യം ശരിയാണ്. പക്ഷെ എന്തുകൊണ്ട് ഈ ഫയൽ വയ്ക്കാൻ ബഹുമാനപ്പെട്ട മരാമത്ത് വകുപ്പ് മന്ത്രി തയ്യാറായില്ല? ഏതെങ്കിലും ഒരു കാര്യത്തിൽ സുതാര്യതയുണ്ടോ? ഈ സഭയിൽ ആർക്കെങ്കിലും വേൾഡ് ബാങ്കിന്റെ പദ്ധതി സംബന്ധിച്ച് സുതാര്യമായിട്ട് പറയാൻ കഴിയുമോ? കൺസൾട്ടൻസി ആരാണ്? അവർ ഏതെല്ലാമാണ് ചുമതല നൽകിയത്? ആർക്കെല്ലാമാണ് കോൺട്രാക്ട് കൊടുത്തത്? ആർക്കെങ്കിലും പറയാൻ കഴിയുമോ? ഇതെല്ലാം ഒരു അഡീഷണൽ ചീഫ് സെക്രട്ടറിയുടെ കൈയിൽ ഒതുക്കി വച്ചിരിക്കുകയല്ലേ? നിയമസഭാ സാമാജികർക്ക് അറിയാമോ? കേരളത്തിലെ ജനങ്ങൾക്ക് അറിയാമോ? ഈ സ്റ്റേറ്റിന്റെ പൊതു താൽപ്പര്യത്തിനു വേണ്ടി മുഖ്യമന്ത്രിയുടെ ശ്രദ്ധയിൽപ്പെടുത്തുകയാണ്. മന്ത്രി പറഞ്ഞല്ലോ കോടതിയിൽ എല്ലാം തള്ളി എന്ന്. അങ്ങയുടെ മണ്ഡലത്തിൽ വരുന്നതാണ് ചേർത്തല-അരൂക്കുറ്റി റോഡ്. ഈ റോഡിന് നിലവിൽ പി. ഡബ്ല്യു. ഡി. 2.11 കോടി രൂപയുടെ ഒരു പദ്ധതി നടത്തിക്കൊണ്ടിരുന്ന ഘട്ടത്തിൽത്തന്നെയാണ് ഈ സ്കീമിൽപ്പെടുത്തി വീണ്ടും ടെന്റർ വിളിച്ചത്. വേൾഡ് ബാങ്കിന്റെ സ്കീമിൽ ഓരോ റോഡിനു വേണ്ടി മൂന്നു കോടി രൂപയ്ക്ക് വീണ്ടും ടെന്റർ വിളിച്ചു. കോടതി ഈ രേഖ പരിശോധിച്ച് ഗവൺമെന്റിനോട് ചോദിച്ചു നിങ്ങൾ എന്തു ചെയ്തു എന്ന്? ഇവിടെ ഗവൺമെന്റ് മറുപടി കൊടുത്തത് ഇത് പിശകായിപ്പോയി എന്നു പറഞ്ഞാണ്. ആ ടെന്റർ കാൻസൽ ചെയ്തതിന്റെ അടിസ്ഥാനത്തിലാണ് യഥാർത്ഥത്തിൽ ഈ കേസിൽ നിന്ന് ഗവൺമെന്റ് ഊരിയത്. അത് ചെറിയ പ്രശ്നമാണോ? നിലവിൽ 2.11 കോടി രൂപയുടെ പി.ഡബ്ല്യു.ഡി. പണി നടന്നുവരുന്ന ചേർത്തല-അരൂക്കുറ്റി റോഡിന് വേൾഡ് ബാങ്കിന്റെ സ്കീമിൽ പെടുത്തി മൂന്നു കോടി രൂപയുടെ ടെന്റർ വിളിക്കാം. അതിന് കോടതിയിൽ നിങ്ങൾ രേഖ കൊടുത്തില്ലേ; അങ്ങനെ വിത്ത്ഡ്രാ ചെയ്യുകയല്ലേ ചെയ്തത്?

മി. സ്പീക്കർ: വാസ്തവത്തിൽ ഇതൊന്നും ഈ ബില്ലിന്റെ ചർച്ചയിൽ അനുവദനീയമല്ല. ഞാനിപ്പോൾ തടുക്കുന്നില്ല. എന്തൊക്കെയാണ് ഇവിടെ പറയുന്നത്. നിയമത്തിൽ ഇതൊന്നും പറയാനുള്ളതല്ല. നിയമനിർമ്മാണത്തിൽ

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

ഒതുങ്ങി നിന്നുകൊണ്ട് സംസാരിക്കണം. അദ്ദേഹത്തിന് അറിയാൻ വയ്യാഞ്ഞിട്ടാണോ? എന്തൊക്കെയാണ് പറയുന്നത് ഓരോരുത്തരും.....(ബഹളം).....(ബഹളം).....

ശ്രീ. മത്തായി ചാക്കോ: പൊതുതാൽപ്പര്യത്തിനുമാത്രം ഒരു കാര്യം പറയുകയാണ്. യു.ഡി.എഫ്. ഗവൺമെന്റ് അതിന്റെ പാർട്ടിസിപ്പേറ്ററി എഗ്രിമെന്റ്.....

മി. സ്പീക്കർ: നിയമത്തിന് നിയമത്തിന്റെ കാര്യം പറയണം അല്ലാതെ വേറെ വല്ല കാര്യവും പറയണമോ? .....(ബഹളം)..... ഗവർണറുടെ നയപ്രഖ്യാപന പ്രസംഗത്തിനും, ബഡ്ജറ്റ് പ്രസംഗത്തിനും, സപ്ളിമെന്ററി ഡിമാന്റിനും, അപ്രോപ്രിയേഷൻ ബില്ലിനും നിങ്ങൾക്ക് ഇഷ്ടമുള്ളതൊക്കെ പറയാം. പക്ഷെ നിയമത്തിന്റെ കാര്യത്തിൽ നിയമത്തിൽ ഒതുങ്ങി നിന്നുതന്നെ പറയണം. അതുപോലും അറിയാൻ വയ്യാതെയാണോ, ഒന്നിൽ കൂടുതൽ പ്രാവശ്യം മെമ്പറായ ശ്രീ. മത്തായി ചാക്കോ, ഇതൊക്കെ പറയുന്നത്?.....(ബഹളം)..... നിങ്ങൾക്ക് ഇഷ്ടംപോലെ സന്ദർഭങ്ങളുണ്ടല്ലോ?

ശ്രീ. മത്തായി ചാക്കോ: പാലത്തിന് ടോൾ ഏർപ്പെടുത്തുന്നതുമായി ബന്ധപ്പെട്ടുകൊണ്ട് ഞാൻ പറഞ്ഞത് സ്വാഗതാർഹമായ കാര്യമാണ്. ഒരു നാഷണൽ ഹൈവേയിലും ഇതുമായി ബന്ധപ്പെട്ടുകൊണ്ട് വേൾഡ് ബാങ്കുമായി ഉണ്ടായിട്ടുള്ള കരാറിന്റെ പാർട്ടിസിപ്പേറ്ററി എന്നൊക്കെപ്പറഞ്ഞു. നിങ്ങൾക്ക് തിരുത്താൻ പറ്റുമെങ്കിൽ തിരുത്തിക്കോ. 2002 ഒക്ടോബർ മാസം എട്ടാം തീയതിയാണ് കേന്ദ്ര ഗവൺമെന്റ് കൊല്ലം-തേനി ദേശീയ പാത.....

മി. സ്പീക്കർ: No.....No.....അത് ഇവിടെ റെലവന്റല്ല. ഈ ബില്ലുമായിട്ട് യാതൊരു റെലവൻസും ഇല്ല. ബില്ലിൽ ഉള്ള കാര്യം പറയണം.

ശ്രീ. മത്തായി ചാക്കോ: സ്റ്റേറ്റിന്റെ ഒരു പൊതു താൽപ്പര്യം പറഞ്ഞപ്പോൾ .....(ബഹളം).....

മി. സ്പീക്കർ: ഇതൊക്കെ പറയാൻ നിങ്ങൾക്ക് ധാരാളം സന്ദർഭങ്ങളുണ്ടല്ലോ; There is a limit..... Yes.....

ശ്രീ. മത്തായി ചാക്കോ: മട്ടാഞ്ചേരി പാലത്തിന്റെ കാര്യം ഞാൻ നേരത്തെ പറഞ്ഞു. യഥാർത്ഥത്തിൽ പാലത്തിന്റെ നിർമ്മാണ പ്രവർത്തനവുമായി ബന്ധപ്പെട്ടുകൊണ്ടാണ് ഞാൻ പറയുന്നത്. നിർമ്മാണ പ്രവർത്തനങ്ങളുമായി ബന്ധപ്പെട്ടുകൊണ്ട് ഇവിടെ ഇപ്പോൾ asphaltic concrete, bituminous macadam. എന്നു പറയുന്ന.....

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

മി. സ്പീക്കർ: നിർമ്മാണവുമല്ല. പാലത്തിന്റെ ടാക്സാണ്. പാലത്തിന്റെ ടോളാണ്. നടന്നുപോകുന്ന ആളിന്റെ രോഗം, അയാളെ ആശുപത്രിയിൽ കൊണ്ടുപോയത് ആശുപത്രിയിൽ അയാൾക്ക് ചികിൽസ കിട്ടാത്തത് ഇതൊക്കെ പറയുകയാണ്. എന്താ ഇതൊക്കെ? സന്ദർഭം ഇല്ലെങ്കിൽ മനസ്സിലാക്കാം. ഈ സെഷനിൽ മുഴുവൻ ഇത് പറയാനുള്ള സന്ദർഭങ്ങളാണ്. ഒരു ദിവസമാണ് ബില്ലിനുള്ളത്. അപ്പോഴെങ്കിലും ബില്ലിൽ ഒതുങ്ങി നിന്നുകൊണ്ട് പറഞ്ഞുകൂടെ? എല്ലാ ദിവസവും നിങ്ങൾക്ക് ഇഷ്ടമുള്ളത് പറയാനുള്ള അവസരം ഈ സെഷനിലുണ്ട്.

ശ്രീ. മത്തായി ചാക്കോ: ഒരു പോയിന്റ് കൂടെ പറഞ്ഞു നിർത്താം. പാലത്തിന്റെ നിർമ്മാണവുമായി ബന്ധപ്പെട്ടുകൊണ്ട് asphaltic concrete, bituminous macadam എന്നു പറയുന്ന നിർമ്മാണവിദ്യ തന്നെയാണല്ലോ പി.ഡബ്ളിയു.ഡി-ക്ക് ഉള്ളത്? ആ നിർമ്മാണ വിദ്യയിൽ നിന്നോ സാങ്കേതിക വിദ്യയിൽ നിന്നോ ഏതെങ്കിലും തരത്തിലുള്ള മാറ്റം.....

മി. സ്പീക്കർ: No.....No..... You come to the bill No ..... No ..... I have allowed enough time. Please co-operate Shri. Mathai Chacko.

ശ്രീ. മത്തായി ചാക്കോ: ഇതിൽ മന്ത്രി മുൻപോട്ട് വച്ചിട്ടുള്ള ബില്ലിനെ സ്വാഗതം ചെയ്യുമ്പോൾ തന്നെ ഒരു കോടി രൂപ എന്നുള്ളത് അഞ്ച് കോടി രൂപ ആയി നിർമ്മാണച്ചെലവ് വർദ്ധിപ്പിക്കണമെന്നുള്ള നിർദ്ദേശം വയ്ക്കുകയാണ്. ടൂ വീലേഴ്സിനു പുറമെ ത്രീ വീലേഴ്സിനെക്കൂടി ഉൾപ്പെടുത്താനുള്ള നിർദ്ദേശം സബ്ജക്ട് കമ്മിറ്റിയുടെ ചർച്ചാ വേളയിൽ പരിഗണിക്കണമെന്നു പറഞ്ഞുകൊണ്ട് ഞാൻ അവസാനിപ്പിക്കുകയാണ്.

ശ്രീ. കെ. ബാബു: , സർ, 2004 ലെ കേരള ടോൾ (ഭേദഗതി) ബിൽ പൊതുജനാഭിപ്രായം ആരായുന്നതിനായി 30-4-2004 വരെ സർക്കുലേറ്റ് ചെയ്യണമെന്ന ഭേദഗതി അവതരിപ്പിക്കുന്നു. ഇത് വളരെ സ്വാഗതാർഹമായ ഒരു നിയമമാണ്. നിലവിലുള്ള 1976-ലെ നിയമത്തിലെ അപാകതകൾ പരിഹരിക്കാനുള്ള അവസരമാണ്. ഇങ്ങനെ ഓർഡിനൻസ് മുഖാന്തിരം ജനങ്ങൾക്ക് സഹായകമായ ഒരു തീരുമാനം ഗവൺമെന്റ് സ്വീകരിച്ചപ്പോൾ ഒരു ഓർഡിനൻസ് വഴി കൊണ്ടുവന്നതിനെയാണ് മറുഭാഗത്തുള്ളവർ ചോദ്യം ചെയ്യുന്നത്. കഴിഞ്ഞ

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

ഗവൺമെന്റും ഈ ഗവൺമെന്റും തമ്മിലുള്ള വ്യത്യാസം എന്നു പറയുന്നത് ആകാവുന്ന നിയമനിർമ്മാണം ഓർഡിനൻസിലൂടെ അല്ലാതെ സഭയിൽ കൊണ്ടു വരണമെന്ന് ആഗ്രഹിക്കുന്ന ഒരു ഗവൺമെന്റാണിത്. നേരെമറിച്ച് കഴിഞ്ഞ ഗവൺമെന്റ് ഒരു ഓർഡിനൻസ് രാജ് സംസ്ഥാനത്ത് നടപ്പിലാക്കിയ ഗവൺമെന്റാണ്. മൂന്നും നാലും പ്രാവശ്യം പഴയ ഓർഡിനൻസ് തന്നെ കൊണ്ടുവന്ന് നിയമം ആക്കാതെ വീണ്ടു വീണ്ടും പുറപ്പെടുവിച്ച അനുഭവമാണ് മുൻകാലത്തുള്ളത്. അതിൽനിന്ന് വ്യത്യസ്തമായി വളരെ അവസരോചിതമായി ഈ നിയമ നിർമ്മാണത്തിനു തയ്യാറായി എന്നുള്ളതാണ് വസ്തുത. അതിന് ഞാൻ ഗവൺമെന്റിനെ അനുമോദിക്കുകയാണ്.

പ്രതിപക്ഷത്തുനിന്നു പറഞ്ഞ ഒരു കാര്യം നിർമ്മാണച്ചെലവ് ഒരുകോടി രൂപ എന്നുള്ളത് അഞ്ചുകോടി രൂപയാക്കണമെന്ന നിർദ്ദേശമാണ്. ശ്രീ. ദേവകുമാർ മണ്ട്കോടി രൂപ എന്നാണ് പറഞ്ഞത്. ഞാൻ അതിന് വ്യത്യസ്തമായ ഒരു നിർദ്ദേശം വയ്ക്കുകയാണ്. പി. ഡബ്ളിയു. ഡി. എല്ലാ വർഷങ്ങളിലും റേറ്റ് റിവൈസ് ചെയ്യാറുണ്ട്. അതിനനുസൃതമായി നിർമ്മാണച്ചെലവ് ഒരു കോടി രൂപ എന്നുള്ളത് റിവൈസ് ചെയ്യുന്നതിന് സാധ്യതയുണ്ടോ എന്ന് പരിശോധിക്കുന്നത് നല്ലതാണ്. പി.ഡബ്ളിയു.ഡി. റേറ്റ് റിവൈസ് ചെയ്യുമ്പോൾ തുല്യമായ വിധത്തിൽ ഒരുകോടി എന്നുള്ളത് റിവൈസ് ചെയ്താൽ തുക കാലോചിതമായി മാറിക്കൊണ്ടിരിക്കും. മറ്റൊരു കാര്യം 2-ാംവകുപ്പിൽ സെക്ഷൻ (ii) (സി) ഉപവകുപ്പിൽ "യന്ത്രശക്തികൊണ്ട് പ്രവർത്തിക്കുന്ന" എന്ന വാക്കുകൾക്ക് ശേഷം "ഇരുചക്ര വാഹനം ഒഴികെ" എന്ന ഭേദഗതി കൊണ്ടുവന്നിട്ടുണ്ട്. അതിൽ യന്ത്ര ശക്തികൊണ്ട് പ്രവർത്തിക്കുന്ന ത്രീ വീലർ എന്ന ഭേദഗതി കൂടി വരുത്തുന്നത് നല്ലതാണ്. വികലാംഗരൊക്കെ ത്രീ വീലർ ഉപയോഗിക്കുന്നുണ്ട്. അത് യന്ത്രം കൊണ്ട് പ്രവർത്തിക്കുന്നതല്ല. അത് സ്വയം പ്രവർത്തിപ്പിക്കാവുന്ന, വികലാംഗർ ഉപയോഗിക്കുന്ന ത്രീ വീലേഴ്സാണ്. അതായത് യന്ത്രവൽക്കൃതം അല്ലാതെ മോട്ടോർ ഉപയോഗിച്ച് പ്രവർത്തിക്കുന്ന വികലാംഗർ ഉപയോഗിക്കുന്ന ത്രീ വിലേഴ്സുണ്ട്. അതുകൂടി ഒഴിവാക്കാനുള്ള ഭേദഗതി കൊണ്ടുവരുന്നതിനെക്കുറിച്ച് ആലോചിക്കേണ്ടതല്ലേ എന്നാണ് എനിക്ക് നിർദ്ദേശിക്കാനുള്ളത്. മറ്റൊരു കാര്യം കേരളാ ടോൾ ആക്ട് അനുസരിച്ച് പി.ഡബ്ളിയു.ഡി. നിർമ്മിക്കുന്ന പാലങ്ങൾക്ക് മാത്രമേ ടോൾ പിരിക്കാൻ വ്യവസ്ഥയുള്ളു. മറ്റ് ഏജൻസികൾ നിർമ്മിക്കുന്ന പാലങ്ങൾക്കും റോഡുകൾക്കും ടോൾ പിരിക്കാൻ വ്യവസ്ഥയില്ല. ഉദാഹരണത്തിന് കൊച്ചിയിലെ ഗതാഗത കുരുക്കഴിക്കുന്നതിന് സുപ്രധാനമായ ഒരു തീരുമാനമായിരുന്നു കലൂർ-കടവന്ത്ര റോഡും ഓവർ ബ്രിഡ്ജും. കലൂർ-കടവന്ത്ര റോഡും ബ്രിഡ്ജും നിർമ്മിച്ചത് ജി.സി.ഡി.എ. ആണ്. കേരളാ ടോൾ ആക്റ്റ്

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

അനുസരിച്ച് ജി.സി.ഡി.എ.-യ്ക്ക് ടോൾ പിരിക്കാൻ വ്യവസ്ഥയില്ല. സർക്കാർ ചെയ്യേണ്ട ജോലി ജി.സി.ഡി.എ. ചെയ്തു. കലൂർ-കടവന്ത്ര റോഡും ഓവർ ബ്രിഡ്ജും ജി.സി.ഡി.എ നിർമ്മിച്ചതിന് 12 കോടി രൂപ ചെലവ് വന്നു. ടോൾ പിരിക്കാൻ കേരളാ ടോൾ നിയമം അനുസരിച്ച് ജി.സി.ഡി.എ.-യ്ക്ക് സാധ്യമല്ല. സർക്കാരല്ലാത്ത മറ്റ് ഏജൻസികൾ, ഡെവലപ്മെന്റ് അതോറിറ്റികൾ, കോർപ്പറേഷനുകൾ എന്നിവ നിർമ്മിക്കുന്ന പാലങ്ങൾക്കോ റോഡുകൾക്കോ ടോൾ പിരിക്കാൻ നിയമമനുസരിച്ച് വ്യവസ്ഥയില്ല. അതുകൊണ്ട് പി.ഡബ്ളിയു.ഡി. നിർമ്മിക്കുന്ന പാലങ്ങൾക്കും മറ്റ് അതോറിറ്റികളും കോർപ്പറേഷനുകളും, തദ്ദേശ ഭരണ സ്ഥാപനങ്ങളും നിർമ്മിക്കുന്ന പാലങ്ങൾക്കും ടോൾ പിരിക്കാൻ വ്യവസ്ഥയുണ്ടാകണം. മറ്റൊരു കാര്യം ഇപ്പോൾ പാലങ്ങൾക്ക് ടോൾ പിരിക്കാനേ വ്യവസ്ഥയുള്ളു. റോഡിന് ടോൾ പിരിക്കാൻ വ്യവസ്ഥയില്ല. നമ്മുടെ സംസ്ഥാനത്ത് വളരെക്കൂടുതൽ റോഡുകൾ പുതുതായി നിർമ്മിക്കേണ്ടതായിട്ടുണ്ട്. എക്സ്പ്രസ്സ് ഹൈവേ വരാൻ പോകുന്നു. അതിന് ടോൾ പിരിക്കണ്ടേ? നിലവിലുള്ള നിയമം അനുസരിച്ച് പി.ഡബ്ളിയു.ഡി. നിർമ്മിക്കുന്ന പാലത്തിന്റെ ടോൾ പിരിക്കാനേ വ്യവസ്ഥയുള്ളു. B.O.T. അടിസ്ഥാനത്തിലോ അല്ലെങ്കിൽ പി.ഡബ്ളിയു.ഡി.-യുടെ ചുമതല ഏറ്റെടുത്ത് മറ്റ് ഏജൻസികൾ നിർമ്മിക്കുന്ന പാലത്തിനും റോഡിനും ടോൾ പിരിക്കാൻ വ്യവസ്ഥയുണ്ടാക്കണം. കേരളത്തിൽ ഈ ഗവൺമെന്റ് വന്നതിനുശേഷം ഏകദേശം അമ്പതിലേറെ റെയിൽവേ ഓവർബ്രിഡ്ജുകൾ നിർമ്മിച്ചിട്ടുണ്ട്. അതിൽ റെയിൽവേയുടെ പോർഷൻ മാത്രമാണ് റെയിൽവേ മുടക്കുന്നത്. റെയിൽവേയുടെ പോർഷൻ എന്നു പറഞ്ഞാൽ ഒരു ഓവർബ്രിഡ്ജിന് 300 മീറ്റർ ഉണ്ടെങ്കിൽ 45 മീറ്റർ ആയിരിക്കും, ബാക്കിഭാഗം പണിയുന്നത് പി.ഡബ്ളിയു.ഡി.-യാണ്. ആർ.ബി.ഡി.സി. നിർമ്മിക്കുന്ന ഭാഗത്തിന് ടോൾ പിരിക്കാൻ ഇന്നത്തെ ടോൾ നിയമമനുസരിച്ച് വ്യവസ്ഥയില്ല. അതുകൊണ്ട് പി. ഡബ്ല്യു. ഡി. നിർമ്മിക്കുന്ന പാലങ്ങൾക്ക് പുറമെ മറ്റ് ഏജൻസികൾ നിർമ്മിക്കുന്ന പാലങ്ങൾക്കും റോഡുകൾക്കും ടോൾ പിരിക്കാൻ വ്യവസ്ഥയുണ്ടാകണം. അതനുസരിച്ചുള്ള ഭേദഗതിയുണ്ടാകണമെന്നാണ് എനിക്ക് അഭ്യർത്ഥിക്കാനുള്ളത്. മറ്റൊരു കാര്യം, ഇപ്പോൾ സർക്കാരിന് മാത്രമേ ടോൾ പിരിക്കാൻ വ്യവസ്ഥയുള്ളു. അതിന് ഭേദഗതി വേണം. ടോൾ ആക്റ്റിൽ ചെലവായ സംഖ്യ പൂർത്തിയാകുന്നതുവരെ പിരിക്കുന്നതിനേ വ്യവസ്ഥയുള്ളു. അതായത് ഒരു പാലം നിർമ്മിക്കുന്നതിന് 12 കോടി രൂപ ചെലവായാൽ ആ 12 കോടി രൂപ പിരിക്കാനുള്ള വ്യവസ്ഥയേയുള്ളു. ഇത് B.O.T.-യുടെ കാലഘട്ടമാണ്. സംസ്ഥാനത്ത് ആദ്യമായി മട്ടാഞ്ചേരി പാലം B.O.T. വ്യവസ്ഥയിലാണ് നിർമ്മിച്ചത്. B.O.T. വ്യവസ്ഥയിൽ നിർമ്മിക്കുമ്പോൾ പി.ഡബ്ളിയു.ഡി. നിർമ്മിച്ചാലും മറ്റ് ഏജൻസികൾ നിർമ്മിച്ചാലും ഒരു പ്രശ്നമുള്ളത് നിലവിലുള്ള നിയമമനുസരിച്ച്

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

മുടക്കിയ സംഖ്യ പിരിഞ്ഞുകിട്ടുന്നതുവരെ ടോൾ പിരിക്കാനുള്ള വ്യവസ്ഥയേയുള്ളു. B.O.T. വ്യവസ്ഥയിൽ മുടക്കിയ സംഖ്യയ്ക്ക് മാത്രം ആരെങ്കിലും വരുമോ? അവർക്ക് അതിന്റെ പ്രോഫിറ്റ് വേണം. മുടക്കിയ സംഖ്യയും ഗവൺമെന്റ് നിശ്ചയിക്കുന്ന പ്രോഫിറ്റും കൂടി മുതലാകുന്നതുവരെ ടോൾ പിരിക്കാനുള്ള വ്യവസ്ഥ കൊണ്ടുവരേണ്ടതായിട്ടുണ്ട് പ്രായോഗികമാകണമെങ്കിൽ. മറ്റൊരു കാര്യം പറയാനുള്ളത് ടോൾ പിരിക്കാനുള്ള ടോൾ ബൂത്തുകളെക്കുറിച്ചാണ്. പലയിടത്തും ടോൾ ബൂത്തുകൾ ശാസ്ത്രീയമായി നിർമ്മിക്കാത്തതുകൊണ്ട് ടോൾ പിരിക്കുന്ന സ്ഥലങ്ങളിലെല്ലാം റോഡ് ബ്ലോക്ക് ഉണ്ടാകാറുണ്ട്. ഏത് പാലം എടുത്താലും റോഡ് ബ്ലോക്ക് വരുന്നുണ്ട്. അതുകൊണ്ട് ടോൾ പിരിക്കുന്നതിനുള്ള ബൂത്ത് നിർമ്മിക്കുമ്പോൾ ട്രാഫിക് ബ്ലോക്ക് ഉണ്ടാകാത്ത വിധത്തിൽ നിർമ്മിക്കുന്നതിനുള്ള ഒരു നിർദ്ദേശം മുന്നോട്ടുവയ്ക്കുകയാണ്. പല കാലങ്ങളിലും ഈ പ്രശ്നം ഉണ്ടാകുന്നുണ്ട്. പ്രായോഗികമായി ഈ പ്രശ്നത്തിന് പരിഹാരം ഉണ്ടാക്കണം. ഈ ബില്ലിന്റെ ചർച്ചയിൽ പങ്കെടുത്തുകൊണ്ട് ചില കാര്യങ്ങൾ സാന്ദർഭികമായി ശ്രീ. മത്തായി ചാക്കോയും ശ്രീ. ദേവകുമാറും ചൂണ്ടിക്കാണിക്കുകയുണ്ടായി. മട്ടാഞ്ചേരി പാലം ടോൾ വ്യവസ്ഥയിൽ നിർമ്മിച്ചതാണ്. ഈ പാലം നിർമ്മിച്ചത് ആരാണ്? ഈ പാലം നിർമ്മിച്ചത് എൽ.ഡി.എഫ്. ഗവൺമെന്റിന്റെ കാലത്താണ്. എൽ.ഡി.എഫ്. ഗവൺമെന്റ് ഈ പാലം നിർമ്മിച്ചപ്പോഴും വ്യവസ്ഥകളുണ്ടാക്കിയപ്പോഴും ജനങ്ങൾക്ക് പ്രയോജനകരമായ വിധത്തിൽ വ്യവസ്ഥ ഉണ്ടാക്കിയില്ല. സംസ്ഥാനത്തിന്റെ താൽപ്പര്യങ്ങൾ നോക്കിയില്ല; ഞാൻ അഴിമതി ആരോപിക്കുന്നില്ല. പക്ഷേ എൽ.ഡി.എഫ്. ഗവൺമെന്റ് ഈ സംസ്ഥാനത്ത് ആദ്യമായി B.O.T. വ്യവസ്ഥയിൽ നിർമ്മിച്ച ഈ പാലത്തിന്റെ വ്യവസ്ഥകൾക്കെതിരെ സമരം ചെയ്യുന്നത് മാർക്സിസ്റ്റ് പാർട്ടിയുടെ സംസ്ഥാന കമ്മിറ്റി മെമ്പറായ കൊച്ചിയിലെ ആരാധ്യനായ മേയറുടെ നേതൃത്വത്തിൽ. നിങ്ങൾ തന്നെ B.O.T. വ്യവസ്ഥയിൽ പാലം നിർമ്മിക്കാൻ വേണ്ടി മുൻകൈ എടുക്കുക, ആ പാലത്തിന്റെ വ്യവസ്ഥകൾക്കെതിരായി നിങ്ങൾ തന്നെ സമരം ചെയ്യുക. ഇതുതന്നെയാണ് പ്ലാച്ചിമടയിലും കണ്ടത്.

ശ്രീ. ടി. കെ. ദേവകുമാർ: ശ്രീ. ബാബു, ഇവിടെ നമ്മൾ അനുഭവങ്ങൾ പാഠമാക്കിക്കൊണ്ട് B.O.T. വ്യവസ്ഥ നടപ്പിലാക്കാൻ ശ്രമിക്കണം എന്നു തന്നെയാണ് ഞാൻ പറഞ്ഞത്. മട്ടാഞ്ചേരി പാലം യു.ഡി.എഫ്-ന്റെ ഭരണ കാലത്താണ് നിർമ്മിച്ചതെന്നും ഇന്നവിടെ നടക്കുന്നത് യു.ഡി.എഫ്-ന്റെ കുറ്റമാണെന്നും ഞാൻ സംസാരിച്ചില്ല. നേരത്തെ നടപ്പിലാക്കിയ B.O.T. സംവിധാനം ഇന്നുണ്ടായിരിക്കുന്ന അനുഭവങ്ങൾ എന്താണെന്ന് പഠിച്ച് പാഠമാക്കിക്കൊണ്ട് തുടർന്ന് നടപ്പിലാക്കണം എന്നു പറഞ്ഞാൽ അതിന് ഇങ്ങനെ പ്രതികരിക്കുന്നതാണോ ആരോഗ്യകരമായ സമീപനം?

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

ശ്രീ. കെ. ബാബു: നിങ്ങൾ ആരോഗ്യകരമല്ലാത്ത ഒരു നിലപാട് സ്വീകരിച്ചതു കൊണ്ടാണ് ഞാൻ വിമർശിച്ചത്. ഈ ബില്ലിൽ ഈ കാര്യങ്ങളൊന്നും പറയേണ്ടതില്ലായിരുന്നു. ഇന്നലെ എഴുതിക്കൊടുത്തതിന്, ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രി ഇന്നലെത്തന്നെ മറുപടി പറഞ്ഞ് ക്ലോസ് ചെയ്ത വിഷയമാണ് ഈ ബില്ലിന്റെ ചർച്ചയിൽ നിങ്ങൾ കുത്തിപ്പൊക്കിക്കൊണ്ടുവന്നത്. അതുകൊണ്ടാണ് മറുപടി പറഞ്ഞത്. യഥാർത്ഥത്തിൽ ഞാൻ ഈ ടോൾ ബില്ലിൽ ഒതുങ്ങിനിന്ന് സംസാരിക്കാനാണ് ആഗ്രഹിച്ചത്. മട്ടാഞ്ചേരി പാലത്തിന്റെ വ്യവസ്ഥ കൊണ്ടുവന്നത് നിങ്ങൾ; മട്ടാഞ്ചേരി പാലത്തിനെതിരെ സമരം ചെയ്യുന്നതും നിങ്ങൾ; ആ നയമാണ് നിങ്ങൾ എല്ലായിടത്തും സ്വീകരിക്കുന്നത്. നിങ്ങളുടെ കാലത്തല്ലേ എ.ഡി.ബി. വായ്പ എടുക്കാൻ തീരുമാനിച്ചത്? എ.ഡി.ബി. വായ്പക്കെതിരെ സമരം. പ്ലാച്ചിമടയിലെ സമരം ഏറ്റെടുത്തിരിക്കുന്നതും നിങ്ങൾ. നിങ്ങൾ ഒരു കാര്യം മനസ്സിലാക്കണം, നിങ്ങൾ ഭരിക്കുന്ന സമയത്ത് യാഥാർത്ഥ്യബോധമില്ലാതെ, ജനങ്ങളുടെ പ്രശ്നങ്ങൾ മനസ്സിലാക്കാതെ എന്തു വ്യവസ്ഥകളും കൊണ്ടുവരും. മട്ടാഞ്ചേരി പാലത്തിന് നിങ്ങളുണ്ടാക്കിയ വ്യവസ്ഥയിലെ ഒരു വ്യവസ്ഥ എന്താണെന്നറിയാമോ? മൾട്ടിപ്പിൾ എൻട്രി അനുവദിക്കില്ല. എന്നുപറഞ്ഞാൽ ഒരു വശത്തേക്കു പോകുമ്പോഴും തിരിച്ചുവരുമ്പോഴും പാസ് എടുക്കണം എന്നാണ്. 14 ട്രിപ് ഓടുന്ന ബസ് ഉണ്ട്. അപ്പോൾ 43 രൂപ വച്ച് ഓരോ പ്രാവശ്യവും എടുക്കണം. ഇത് ആര് കൊണ്ടുവന്ന വ്യവസ്ഥയാണ്? പിന്നെ മറ്റൊരു കാര്യം, ജീവിത സൂചിക വർദ്ധിക്കുന്നതനുസരിച്ച് ഓരോ വർഷവും 5 ശതമാനം വർദ്ധിപ്പിക്കണം എന്ന വ്യവസ്ഥയാണ് നിങ്ങൾ കൊണ്ടുവന്നത്. ഞങ്ങൾ വന്നപ്പോൾ മാറ്റം വരുത്തി. സിങ്കിൾ എൻട്രി എന്നുള്ളത് ഒഴിവാക്കി. ഒരു പാസ് എടുത്താൽ 24 മണിക്കൂർ അനുവദിക്കും. ഇത് ഞങ്ങൾ കൊണ്ടുവന്ന വ്യവസ്ഥയാണ്. പിന്നെ ഓരോ വർഷവും 5 ശതമാനം വർദ്ധിപ്പിക്കുന്ന വ്യവസ്ഥ ഞങ്ങൾ ഒഴിവാക്കി. നിങ്ങൾ ഗാമൺ ഇൻഡ്യയാണ് നിർമ്മിച്ചത്. നിങ്ങൾ ഗാമൺ ഇൻഡ്യയുമായിട്ട് ഏർപ്പെട്ടുനടത്തുന്നതിനെ ഞാൻ ആക്ഷേപിക്കുന്നില്ല. മട്ടാഞ്ചേരി പാലത്തിന്റെ നിർമ്മാണ ചെലവ് എത്രയാണ്? ആർക്കും അറിഞ്ഞുകൂടാ. അതുപോലും നിശ്ചയിക്കാതെയാണ് ടോൾ വ്യവസ്ഥ നിങ്ങൾ കൊണ്ടുവന്നത്. 12 കൊല്ലം ടോൾ പിരിക്കാനും ഒന്നരക്കൊല്ലം നിർമ്മാണത്തിനും അനുവദിച്ചു കൊടുക്കുകയുമാണ് നിങ്ങൾ ചെയ്തത്. ഇത്രയധികം ജനവിരുദ്ധമായ നയങ്ങൾ സ്വീകരിച്ച നിങ്ങൾ ഈ ഗവണ്മെന്റിനെ കുറ്റം പറയുന്നതിൽ അർത്ഥമുണ്ടോ? ടോളിന്റെ കാര്യത്തിൽ ഒരു കാര്യം കൂടി നിർദ്ദേശിക്കാനുള്ളത്, നമ്മുടെ നാട്ടിൽ രാജഭരണകാലത്ത് നിർമ്മിച്ച, അല്ലെങ്കിൽ ജനാധിപത്യ ഗവണ്മെന്റ് വന്നതിനുശേഷം നിർമ്മിച്ച പാലങ്ങൾ പലതും പൊളിച്ച് പണിതുകൊണ്ടിരിക്കുകയാണ്. അത്

1 P.M.]

ജനങ്ങൾക്ക് ഉണ്ടായിരുന്ന സൗകര്യമാണ്. പുതിയ ഒരു സൗകര്യം ഉണ്ടായതല്ല. അപ്പോൾ നിലവിലുണ്ടായിരുന്ന പാലങ്ങൾ പൊളിച്ചുപണിയുമ്പോൾ ടോൾ വ്യവസ്ഥയിൽ കുറച്ചുകൂടി മാറ്റങ്ങൾ ഉണ്ടാകണം. പലയിടത്തും അതുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് പ്രക്ഷോഭണം നടക്കുന്നുണ്ട്. കഴിഞ്ഞ പ്രാവശ്യം ശ്രീ. പി. ജെ. ജോസഫ് മന്ത്രിയായിരുന്നപ്പോൾ അദ്ദേഹം നല്ല് ഒരു മാതൃക കാണിച്ചു. അദ്ദേഹത്തിന്റെ നിയോജകമണ്ഡലത്തിൽ പുതുതായി ഉദ്ഘാടനം ചെയ്ത ഒരു പാലത്തിന് ടോൾ പിരിക്കണ്ട എന്ന വ്യവസ്ഥ കൊണ്ടുവന്നു. കുമ്പളങ്ങി പാലത്തിന് ടോൾ പിരിക്കുകയും ചെയ്തു. ഞാൻ പറയുന്നത് മന്ത്രിമാരുടെ കാലഘട്ടത്തിലുണ്ടായ സംഭവങ്ങളെക്കുറിച്ച് നിങ്ങൾ ഓർക്കണം. നിലവിലുണ്ടായിരുന്ന ഒരു പാലം അൺഫിറ്റ് ആയതുകൊണ്ട് പൊളിച്ചുപണിയുന്നു. അത് ജനങ്ങൾക്ക് ഒരു പുതിയ സൗകര്യം ഉണ്ടാക്കിക്കൊടുക്കുന്നതല്ല. അതേസമയത്ത് ഇല്ലാത്ത ഒരു പാലം ഉണ്ടാക്കുന്നുവെങ്കിൽ അതിന് ടോൾ വയ്ക്കാം. പക്ഷേ നിലവിലുള്ള ഒരു പാലം പുതുക്കി പണിയുമ്പോൾ ഇതേ വ്യവസ്ഥകൾ കൊണ്ടുവരുന്നത് ആശാസ്യമല്ല എന്നാണ് എന്റെ അഭിപ്രായം. തീർച്ചയായിട്ടും ഗവണ്മെന്റ് ഈ ഓർഡിനൻസ് കൊണ്ടുവരാൻ തീരുമാനിച്ചത് ജനങ്ങൾക്ക് വളരെ സഹായകരമായി സബ്ജക്ട് കമ്മിറ്റി പരിഗണനാവേളയിൽ അത്യാവശ്യമായ മാറ്റങ്ങൾകൂടി ഉൾക്കൊള്ളിച്ചുകൊണ്ട് കഴിയുന്നത്രവേഗം ഈ ബിൽ നിയമമാക്കണമെന്ന് അഭ്യർത്ഥിക്കുന്നു.

<u>ശ്രീ. എം. വി. ഗോവിന്ദൻ മാസ്റ്റർ:</u> സർ, 2004-ലെ കേരള ടോൾ (ഭേദഗതി) ബിൽ ഒരു സെലക്ട് കമ്മിറ്റിയുടെ പരിഗണനയ്ക്കയക്കണമെന്ന ഭേദഗതി അവതരിപ്പിക്കുന്നു. ഇവിടെ ഈ വിഷയവുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് ആദ്യമായി എനിക്ക് പറയാനുള്ളത് നിർമ്മാണച്ചെലവ് 35 ലക്ഷം രൂപ എന്നുള്ളത് എഴുപതുകളുടെ അവസാനമാണ് നിശ്ചയിച്ചത്. യഥാർത്ഥത്തിൽ പി.ഡബ്ളിയു.ഡി. റേറ്റ് അടിസ്ഥാനപ്പെടുത്തി വർദ്ധിപ്പിച്ചാൽ തന്നെ ഒരു കോടി രൂപയിലധികം ഇപ്പോൾത്തന്നെ വരുന്നുണ്ട്. അതുകൊണ്ട് ഒരു കോടി രൂപ എന്നുള്ള കാര്യത്തിൽ മാറ്റം വേണം. നമ്മുടെ നാട്ടിൻപുറങ്ങളിൽ ഇപ്പോൾ നിർമ്മിക്കുന്ന പാലങ്ങൾക്കൊക്കെ ഒരു കോടിയിലധികം രൂപ ചെലവു വരുന്നുണ്ട്. ഇപ്പോൾ ഇവിടെ 5 കോടി രൂപയും 2 കോടി രൂപയും ഒക്കെ പറഞ്ഞു. ആനുപാതികമായിട്ട് ഓരോ ഘട്ടത്തിലും വർദ്ധിപ്പിക്കാം എന്നുപറഞ്ഞിട്ടുണ്ട്. ഇതൊക്കെ വച്ചുകൊണ്ട് ഗൗരവപൂർവ്വമായ ഒരു പരിശോധന നടത്തണം. ഒരു കോടി രൂപ എന്നുള്ള നല്ല നിലയിലുള്ള ഒരു വർദ്ധനവ് ആവശ്യമാണ്.....എഴുപതുകളുടെ കാലഘട്ടത്തിൽ 35 ലക്ഷം രൂപ എന്ന് നിശ്ചയിച്ചിരിക്കുന്നത് ഇപ്പോൾ ഒരു കോടി രൂപയായി വർദ്ധിച്ചിരിക്കുകയാണ്. നാട്ടിൻപ്രദേശങ്ങളിൽ നിർമ്മിക്കുന്ന ഒരു ചെറിയ പാലത്തിനുതന്നെ ഒരുകോടി രൂപയാകും. അവിടെ മറയെല്ലാം കെട്ടി ടോൾ

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

പിരിക്കാനിരിക്കുമ്പോൾ അതിലെ വരുന്നത് അപൂർവം വാഹനങ്ങളായിരിക്കും. അതിൽനിന്നും കാര്യമായി ടോളൊന്നും ലഭിക്കുകയില്ല. മാത്രമല്ല രാവിലെ മുതൽ രാത്രിയാകുന്നതുവരെ പിരിക്കാൻതന്നെ ആളില്ലായിരിക്കും. അങ്ങനെയുള്ള അവസ്ഥയാണ് പല സ്ഥലത്തും കാണുന്നത്. അതുകൊണ്ട് നിർമ്മാണച്ചെലവ് 35 ലക്ഷം രൂപ എന്നുള്ളത് ഒരു കോടി രൂപയാക്കി മാറ്റിയതുകൊണ്ടുമാത്രം ഈ പറയുന്ന പ്രശ്നം പരിഹരിക്കാൻ സാധിക്കില്ല. ഇവിടെ അഞ്ച് കോടി രൂപയുടെയും രണ്ട് കോടി രൂപയുടെയും നിർദ്ദേശം വന്നിട്ടുണ്ട്. ആനുപാതികമായിട്ട് വിലവർദ്ധനവ് അനുസരിച്ച് വർദ്ധിപ്പിക്കാം എന്ന നിലയിൽ സ്വീകരിച്ചിട്ടുണ്ട്. അതുകൊണ്ട് എനിക്ക് പറയാനുള്ളത് ഒരു കോടി രൂപ എന്നുള്ളത് വർദ്ധിപ്പിക്കുന്നതിനാവശ്യമായ നിലപാട് സ്വീകരിക്കണം. ഇത്ര കോടി എന്നു ഞാൻ പറയുന്നില്ല. ഗൗരവപൂർവ്വം ഇത് പരിശോധിക്കണമെന്നാണ് എനിക്ക് പറയാനുള്ളത്. ഇവിടെ ചൂണ്ടിക്കാണിച്ച മറ്റൊരു കാര്യം, ടോൾ പിരിക്കുന്നതിൽ നിന്നും സൈക്കിൾ ഒഴിവാക്കിയിട്ടുണ്ട്. പാവപ്പെട്ട ആളുകൾക്ക് സൈക്കിൾ പോലെതന്നെയാണ് ഓട്ടോറിക്ഷയും. അതുംകൂടി ഒഴിവാക്കിയാൽ കൊള്ളാം. പെട്രോളിനും ഡീസലിനും വില വർദ്ധിച്ചു കൊണ്ടിരിക്കുന്ന ഈ സന്ദർഭത്തിൽ പാവപ്പെട്ടയാളുകളെയാണ് ശരിക്കും ബാധിക്കുന്നത്. ഓട്ടോറിക്ഷ ഓടിക്കുന്ന ആളുകളെയോ അതിന്റെ മുതലാളിയെയോ അല്ല ബാധിക്കുന്നത്. അതിൽ യാത്ര ചെയ്യുന്ന പാവപ്പെട്ടവരെയാണ് അത് ബാധിക്കുന്നത്. അതുകൊണ്ട് അതിനെ ഒഴിവാക്കണം. അതുപോലെ ആംബുലൻസ് പോലെയുള്ള വാഹനങ്ങളെയും ഒഴിവാക്കുന്നതിനുള്ള നിലപാട് സ്വീകരിക്കണം എന്നാണ്. ശ്രീ. കെ. ബാബു സംസാരിച്ചപ്പോൾ റോഡിനുകൂടി ടോൾ പിരിക്കണമെന്ന ഡിമാന്റ് മുന്നോട്ടുവച്ചിരിക്കുകയാണ്. ഇപ്പോഴാണെങ്കിൽ ലോകബാങ്കിന്റെ ഭാഗമായിട്ട് നടപ്പിലാക്കിക്കൊണ്ടിരിക്കുന്ന റോഡിന് കിലോമീറ്ററിനു തന്നെ കോടിക്കണക്കിനു രൂപയാണ് ചെലവഴിച്ചുകൊണ്ടിരിക്കുന്നത്. അതിനുമേൽ ടോൾ പിരിക്കാൻ പുറപ്പെട്ടാൽ പിന്നെയുണ്ടാകുന്ന പ്രശ്നം എന്താണെന്ന് ഞാൻ പറയേണ്ട കാര്യമില്ലല്ലോ? അതുകൊണ്ട് റോഡിന് ടോൾ പിരിക്കുക എന്നുള്ള നിലപാട് ശരിയല്ല. അതുപോലെതന്നെ ഓവർബ്രിഡ്ജ് ഉണ്ടാക്കുമ്പോൾ അതിന്റെ ബാക്കി വരുന്ന തുകയ്ക്ക് ടോൾ പിരിക്കണമെന്നാണ് പറയുന്നത്. പുതിയ സാമ്പത്തിക നയത്തിന്റെ ത്രില്ലിലാണ് നമ്മുടെ ആളുകൾ. എന്താണ് ഗവണ്മെന്റ് ചെലവാക്കുന്നത്? ചെലവാക്കുന്നതു മുഴുവൻ ജനങ്ങളിൽനിന്നും തിരിച്ചു പിടിക്കുന്ന ഒരു മാനസികാവസ്ഥ വല്ലാത്ത രീതിയിൽ ബാധിച്ചിരിക്കുകയാണ്; എം.എൽ.എ.-മാരെ ബാധിച്ചിരിക്കുന്നു. നമ്മളെ ഓരോരുത്തരെയും ബാധിച്ചിരിക്കുകയാണ്. എത്രയാണോ ചെലവാക്കിയത് അതെല്ലാം തിരിച്ചുപിടിക്കുക എന്നുള്ള ഒരവസ്ഥയാണ്. കേരള നിയമസഭ ചർച്ച ചെയ്യുമ്പോൾപ്പോലും അങ്ങനെ

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

ാരവസ്ഥയാണ് എന്നാണ് എനിക്ക് ചൂണ്ടിക്കാണിക്കാനുള്ളത്. ചെലവഴിക്കുന്ന പണം മുഴുവൻ തിരിച്ചുപിടിക്കുകയല്ല വേണ്ടത്. ചെലവാക്കുന്നത് ജനങ്ങളുടെ സൗകര്യത്തിനു വേണ്ടിയാണ്. പാലമുണ്ടാക്കുന്നതും റോഡുണ്ടാക്കുന്നതും വാഹനങ്ങൾക്കുവേണ്ടി മാത്രമല്ല. അതിനുപിന്നിൽ ഒരു സാമൂഹ്യ പശ്ചാത്തലവും സാമൂഹ്യമായ അവബോധവും ഉണ്ട്. അങ്ങനെ ചെലവാക്കുന്ന മുഴുവൻ പണവും തിരിച്ചുപിടിക്കണം. തിരിച്ചുപിടിച്ചു കൊണ്ടുമാത്രമേ ചെലവാക്കാൻ പറ്റൂ എന്ന നിലപാട് സ്വീകരിക്കുന്നത് ശരിയല്ല. അതുകൊണ്ട് റോഡിന് ടോൾ ഏർപ്പെടുത്തണ മെന്നുള്ള ശ്രീ. കെ. ബാബുവിന്റെ നിർദ്ദേശം ഒരു തരത്തിലും പരിഗണിക്കാൻ പാടില്ല എന്നാണ് എനിക്ക് അതിനെക്കുറിച്ച് പറയാനുള്ളത്. പാലം നിർമ്മിക്കുന്ന തുൾപ്പെടെയുള്ള സാമൂഹ്യ പ്രതിബദ്ധത ശരിയായ രീതിയിൽ മനസ്സിലാക്കിക്കൊണ്ട് അതിനുമേലെ ജനങ്ങളെ എത്രത്തോളം സഹായിക്കാൻ കഴിയും എന്നാണ് ആലോചി ക്കേണ്ടത്. പക്ഷെ ഇന്നത്തെ സാമ്പത്തികസ്ഥിതി വച്ചുകൊണ്ട് ടോൾ പിരിക്കേണ്ടത്.....

<u>ശ്രീ. കെ. സി. ജോസഫ്</u> : വളപട്ടണം പാലത്തിന്റെ അപ്രോച്ച് റോഡിന് നിങ്ങൾ ടോൾ ഏർപ്പെടുത്തി. അന്ന് ഈ സാമൂഹ്യ അവബോധം ഇല്ലായിരുന്നോ?

<u>ശ്രീ. എം. വി. ഗോവിന്ദൻ മാസ്റ്റർ</u>: വളപട്ടണം പാലത്തിന് ടോൾ ഏർപ്പെടു ത്തിയത് ഇടതുപക്ഷ ജനാധിപത്യമുന്നണി ഗവൺമെന്റാണെന്നുമല്ല. അതിനു മുമ്പേയാണ്. പാലത്തിനാണ് ടോൾ പിരിച്ചത്. ആ പാലത്തിന് ടോൾ പിരിക്കാൻ തീരുമാനിച്ചത് 1977-ലാണ്.

<u>ശ്രീ. ടി. കെ. ബാലൻ</u>: വളപട്ടണം പാലം എന്റെ നിയോജകമണ്ഡല ത്തിലാണ്. ഇവിടെ ബഹുമാനപ്പെട്ട കെ. സി. ജോസഫ് പറഞ്ഞത് പാലത്തിന് ടോൾ പിരിച്ചുവെന്നാണ്. ഇപ്പോൾ പിരിക്കുന്നില്ല ആ ടോൾ ബൂത്ത് അവിടെയുണ്ട്. ഇപ്പോഴും അവിടെയുണ്ട്. പക്ഷെ, അപ്രോച്ച് റോഡ് തുടങ്ങുന്നിടത്താണ് ടോൾ ബൂത്ത്. അവിടെ നിന്നാണ് പൈസ പിരിച്ചത്. ദയവായി സഭയെ തെറ്റിദ്ധരിപ്പിക്കരുത്.

<u>ശ്രീ. കെ. സി. ജോസഫ്</u>: പാലത്തിനും ടോൾ പിരിച്ചു, അപ്രോച്ച് റോഡിനും ടോൾ പിരിച്ചു.

<u>ശ്രീ. ടി. കെ. ബാലൻ</u>: ഇല്ല. എന്റെ നിയോജകമണ്ഡലത്തിലെ കാര്യം ഇതിക്കുറിലെ നിങ്ങൾ എങ്ങനെ പറയാനാണ്?

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

ശ്രീ. എം. വി. ഗോവിന്ദൻ മാസ്റ്റർ: റോഡിന് ടോൾ പിരിക്കുക എന്നുള്ളതിന് നിയമമില്ലല്ലോ? ശ്രീ. കെ. സി. ജോസഫ് പറഞ്ഞതിന്റെ അർത്ഥം പാലത്തിനാണ് ടോൾ പിരിക്കേണ്ടതെന്നാണ്. പാലത്തിന് ടോൾ പിരിക്കുന്നതിനു പകരം റോഡിന് ടോൾ പിരിക്കാൻ പറ്റുമോ? ടോൾ പിരിക്കുന്നത് പാലത്തിനാണ്. ചെലവാക്കിയ പണം തിരിച്ചു കിട്ടിയപ്പോൾ നാട്ടുകാരൊക്കെ ശക്തമായി ഇടപെട്ടിട്ടാണ് അത് ഒഴിവാക്കിയത്. ശരിയായ രീതിയിൽത്തന്നെ ഒഴിവാക്കി. അതിന് വേറെ പ്രശ്നമില്ല. നിയമമനുസരിച്ചുള്ള നിലപാടാണ് സ്വീകരിച്ചത്. ഞാൻ പറയുന്നത് ഒരു കോടി രൂപ പോരായെന്നാണ്. റോഡിന് ടോൾ പിരിക്കാനും പാടില്ല. ഇപ്പോഴുണ്ടാക്കുന്ന പി. ഡബ്ല്യൂ. ഡി. റോഡിനൊന്നും ടോൾ പിരിക്കാൻ പാടില്ല. പിരിക്കണമെന്ന നിർദ്ദേശമാണ് ഭരണകക്ഷിഭാഗത്തുനിന്നും വന്നിട്ടുള്ളത്. അതിൽ ജനങ്ങൾ എങ്ങനെയാണ് പ്രതികരിക്കുക എന്ന് എനിക്കറിയാൻ പാടില്ല. ഏതായാലും ടോൾ പിരിക്കാൻ പാടില്ല എന്നുള്ള നിലപാടാണ്.

ശ്രീ. പി. ജയരാജൻ : ഇപ്പോൾ ബഹുമാനപ്പെട്ട കെ. സി. ജോസഫ് പറയുകയുണ്ടായി. റോഡിന് ടോൾ പിരിച്ചു എന്ന്. ഈ ഗവണ്മെന്റ് വന്നതിനു ശേഷമാണ് റോഡ് ഉപയോഗിക്കുന്ന മുഴുവൻ വാഹനങ്ങൾക്കും യൂസേഴ്സ് ഫീ ഏർപ്പെടുത്തിക്കൊണ്ടുള്ള നിയമം കൊണ്ടുവന്നത് എന്ന കാര്യം ബഹുമാനപ്പെട്ട ഗോവിന്ദൻ മാസ്റ്റർക്ക് ഓർമ്മയുണ്ടോ?

ശ്രീ. എം. വി. ഗോവിന്ദൻ മാസ്റ്റർ: ഇവിടെ ഇപ്പോൾ എടുത്തുകൊണ്ടിരിക്കുന്ന ഒരു നിലപാട് ചെലവാക്കുന്ന പണമൊക്കെ തിരിച്ച് ജനങ്ങളിൽനിന്ന് പിരിക്കണമെന്നാണ്. ഈ നിലപാടാണ് സാമ്പത്തിക നയത്തിന്റെ പ്രത്യേകത. ആ നിലപാട് മാറ്റണമെന്നാണ് ഞാൻ ആദ്യം തന്നെ ആവശ്യപ്പെടുന്നത്. മുഴുവൻ ചെലവും ഗവൺമെന്റിന് വഹിക്കാൻ കഴിയുകയില്ല എന്നുള്ളത് സത്യമാണ്. അതുകൊണ്ടാണല്ലോ ഈ സംവിധാനമൊക്കെ നമ്മൾ ഉണ്ടാക്കുന്നത്? അങ്ങനെ അംഗീകരിക്കുമ്പോൾത്തന്നെ അതിന്റെ മുഴുവൻ ചെലവും ഇവിടെത്തന്നെ ഉണ്ടാക്കണമെന്ന നിലപാട് സ്വീകരിക്കാൻ പാടില്ല. അതിൽ അയവുള്ള നിലപാട് സ്വീകരിച്ചുകൊണ്ട് ജനങ്ങളെ സഹായിക്കുന്ന സമീപനം സ്വീകരിക്കണമെന്നാണ് പറയാനുള്ളത്. ടോൾ പിരിക്കുന്നതിലുള്ള പ്രധാനപ്പെട്ട പ്രശ്നം ചില സ്ഥലത്ത് പി.ഡബ്ല്യൂ.ഡി.-ക്കാർ പിരിക്കുകയാണ്. അവിടെ ഒരു ടോളും കിട്ടുന്നില്ല. ഉദ്യോഗസ്ഥർ ഉൾപ്പെടെയുള്ള ആളുകൾ സ്വന്തമായ രീതിയിലുള്ള പിരിവാണ് നടത്തിക്കൊണ്ടിരിക്കുന്നത്. പരീക്ഷണാർത്ഥം പല സ്ഥലത്തും നോക്കിയപ്പോൾ കണ്ടിട്ടുള്ള കാര്യമാണ്. എന്നാൽ പ്രൈവറ്റിനെ ഏൽപ്പിച്ചാൽ അവർ കൃത്യമായിട്ട് പിരിക്കും. നല്ല പൈസ അവർ ഉണ്ടാക്കുകയും ചെയ്യും. ഇതിൽ വളരെ

സീരിയസായിട്ടുള്ള ഇടപെടൽ ഉണ്ടാകണം. ആവശ്യമായ പരിശോധന ഇതിലുണ്ടാകണം. സ്വകാര്യവൽക്കരിക്കുക എന്നല്ല അതിന്റെ അർത്ഥം. സ്വകാര്യവൽക്കരിക്കുക എന്നു പറഞ്ഞാൽ അതിന്റെ ശരിയായ സ്പിരിറ്റ് നിങ്ങൾ മനസ്സിലാക്കിയിട്ടില്ല. ത്രീ വിലേഴ്സ്, പ്രത്യേകിച്ച് ആട്ടോറിക്ഷ, ആംബുലൻസ് ഉൾപ്പെടെയുള്ള വാഹനങ്ങളെ ടോൾ പിരിവിൽ നിന്നും ഒഴിവാക്കണം. ഒരു കോടി രൂപ എത്രയധികം വർദ്ധിപ്പിക്കാൻ കഴിയും എന്ന രീതിയിലുള്ള നിലപാട് സ്വീകരിക്കണം എന്നതാണ് എനിക്കു പറയാനുള്ളത്.

മരാമത്ത് വകുപ്പു മന്ത്രിക്കുവേണ്ടി വ്യവസായവും സാമൂഹ്യക്ഷേമവും വകുപ്പുമന്ത്രി (ശ്രീ. പി. കെ. കുഞ്ഞാലിക്കുട്ടി): ഇവിടെ തല വയ്ക്കാൻ ഇടം കൊടുത്തപ്പോൾ ടെന്റ് പൊളിച്ച ഒട്ടകത്തിന്റെ കഥപോലെയായി. 35 ലക്ഷം രൂപയെന്നുള്ളത് ഒരു കോടി രൂപയാക്കിയപ്പോൾ 2 കോടി രൂപയാക്കണം, 5 കോടി രൂപയാക്കണം എന്നൊക്കെയാണ് പറയുന്നത്. ഈ ബിൽ സബ്ജക്ട് കമ്മിറ്റിയുടെ പരിഗണനയ്ക്കാണ് പോകുന്നത്. സബ്ജക്ട് കമ്മിറ്റിയിൽ പോകുമ്പോൾ പ്രായോഗികമായി എത്ര രൂപ എന്നുള്ളത് വിശദമായി പരിശോധിക്കാവുന്നതാണ്. അതുപോലെ നല്ല കാര്യം മാത്രമേ ഈ ബില്ലിൽ ഉള്ളൂ. ത്രീ വീലേഴ്സൊക്കെ കൊമേഴ്സ്യലാണ് എന്നുള്ളതുകൊണ്ട് അതിനെ ഒഴിവാക്കണമോ എന്ന് ആലോചിച്ച് തീരുമാനിക്കേണ്ട കാര്യങ്ങളാണ്. സബ്ജക്ട് കമ്മിറ്റിയിൽ അതിനെക്കുറിച്ച് വിശദമായി ആലോചിക്കാം. രണ്ടു കാര്യങ്ങളാണ് ഞാൻ പറയുന്നത്. ഒന്ന്, ശ്രീ. മുനീർ ഇന്നലെ വളരെ വ്യക്തമായി പറഞ്ഞ കാര്യങ്ങളിലപ്പുറമൊന്നും ഇവിടെ പറഞ്ഞിട്ടില്ല. ഞാൻ മറുപടി പറയേണ്ട ആവശ്യമില്ല. റോഡിന് ടോൾ പിരിക്കാൻ പാടില്ല എന്നൊക്കെ പറഞ്ഞു. അങ്ങനെ പറഞ്ഞാൽ ഈ രാജ്യത്ത് മുഴുവൻ നടക്കുന്ന കാര്യം നമ്മൾ ചെയ്യുകയില്ല എന്നു പറയുന്നതുപോലെയാണ്. ഇങ്ങനെ പറഞ്ഞു പോയാൽ അത് ബാധിക്കാൻ പോകുന്നത് കേരളത്തെയാണ്. നൂറുകണക്കിന് പാലം ഇവിടെ റിപ്പയർ ചെയ്യാതെ കിടക്കുകയാണ്. മലപ്പുറത്തെ നൂറാടി പാലം പൊളിഞ്ഞു. മലപ്പുറത്തെ ഏറ്റവും പ്രധാനപ്പെട്ട പാലമാണ് അത്. ബഹുമാനപ്പെട്ട മെമ്പർ ചിന്തിക്കേണ്ട കാര്യമാണ്. നമ്മുടെ ബഡ്ജറ്റ് വച്ച് ഈ അടുത്ത കാലത്തൊന്നും താഴെപ്പോകാത്ത രീതിയിലുള്ള പാലം നിർമ്മാണത്തിന് പണം ഇല്ല. അതുകൊണ്ട് ബി.ഒ.ടി. നോക്കേണ്ടി വരും. ലോകത്ത് എവിടെയാണ് ബി.ഒ.ടി. റോഡില്ലാത്തത്. ചൈനയിൽ നമ്മൾ എത്ര രൂപയാണ് ടോൾ കൊടുത്തത്. ശ്രീ. കോടിയേരി ബാലകൃഷ്ണനും ഞാനും എല്ലാം ഒന്നിച്ചല്ലേ പോയത്? സകല കുബേരൻമാർക്കും സകല ധനാഢ്യൻമാർക്കും യൂസേഴ്സ് ഫീ ഏർപ്പെടുത്താൻ പാടില്ല. വികലാംഗന്റേയും പെൻഷൻ കൊടുക്കേണ്ട ആളുകളുടേയും ചെലവിൽ അവർക്ക് സൗജന്യങ്ങൾ കൊടുക്കണമെന്ന് പറയുന്നത് നമുക്ക് അധികകാലം തുടരാൻ കഴിയുകയില്ല. ഇവിടെ വികലാംഗരുടെ പെൻഷൻ മര്യാദയ്ക്ക് കൊടുക്കുന്നില്ല.

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

പണമില്ലാത്തതുകൊണ്ട് വിധവാ പെൻഷനും മറ്റുമെല്ലാം മുടങ്ങിക്കഴിഞ്ഞു. അതിന് യൂസേഴ്സ് ഫീ വാങ്ങേണ്ടവരിൽനിന്ന് വാങ്ങണം. എല്ലാ കുബേരന്മാർക്കും ഗൾഫിലുള്ള ആളുകൾക്കും സാമ്പത്തികമായി പേ ചെയ്യാൻ കഴിയുന്ന ആളുകൾക്കുമൊക്കെ വാട്ടർ സപ്ലൈ ഫ്രീ കൊടുക്കണമെന്നു പറയുന്ന നയമാണോ തുടരേണ്ടത്? അതുകൊണ്ട് യൂസേഴ്സ് ഫീ കൊടുക്കാൻ കഴിയുന്നവരിൽ നിന്നും വാങ്ങണം. കൊടുക്കാൻ കഴിയാത്തവരിൽ നിന്നും വാങ്ങേണ്ട എന്നുള്ള നിലയിൽ നമ്മുടെ നയം തിരുത്തണം എന്ന് ഞാൻ പറയുകയാണ്. ഈ ബിൽ സബ്ജക്ട് കമ്മിറ്റിയുടെ പരിഗണനയ്ക്ക് അയയ്ക്കണമെന്ന് അഭ്യർത്ഥിക്കുന്നു.

മി. സ്പീക്കർ: ശ്രീ. ടി. കെ. ദേവകുമാർ അവതരിപ്പിച്ച നിരാകരണ പ്രമേയം പ്രസ്സ് ചെയ്യുന്നുണ്ടോ?

ശ്രീ. ടി. കെ. ദേവകുമാർ: പ്രസ്സ് ചെയ്യുന്നില്ല.

ശ്രീ. ടി. കെ. ദേവകുമാർ അവതരിപ്പിച്ച നിരാകരണ പ്രമേയം സഭയുടെ അനുമതിയോടെ പിൻവലിച്ചു.

മി. സ്പീക്കർ: ശ്രീ. കെ. ബാബു അവതരിപ്പിച്ച ഭേദഗതി പ്രസ്സ് ചെയ്യുന്നുണ്ടോ?

ശ്രീ. കെ. ബാബു: പ്രസ്സ് ചെയ്യുന്നില്ല.

ശ്രീ. കെ. ബാബു അവതരിപ്പിച്ച ഭേദഗതി സഭയുടെ അനുമതിയോടെ പിൻവലിക്കപ്പെട്ടു.

മി. സ്പീക്കർ: ശ്രീ. എം. വി. ഗോവിന്ദൻ മാസ്റ്റർ അവതരിപ്പിച്ച ഭേദഗതി പ്രസ്സ് ചെയ്യുന്നുണ്ടോ?

ശ്രീ. എം. വി. ഗോവിന്ദൻ മാസ്റ്റർ: പ്രസ്സ് ചെയ്യുന്നില്ല.

ശ്രീ. എം. വി. ഗോവിന്ദൻ മാസ്റ്റർ അവതരിപ്പിച്ച ഭേദഗതി സഭ നിരാകരിച്ചു.

മി. സ്പീക്കർ: 2004-ലെ കേരള ടോൾ (ഭേദഗതി) ബിൽ പൊതുമരാമത്തും ഗതാഗതവും വാർത്താവിനിമയവും സംബന്ധിച്ച V-ാം നമ്പർ സബ്ജക്ട് കമ്മിറ്റിയുടെ പരിഗണനയ്ക്ക് അയയ്ക്കണമെന്ന പ്രമേയം സഭ അംഗീകരിച്ചിരിക്കുന്നു.

ബിൽ സബ്ജക്ട് കമ്മിറ്റിയുടെ പരിഗണനയ്ക്ക് അയയ്ക്കുന്നു.

സഭ ഇപ്പോൾ പിരിയുന്നതും നാളെ രാവിലെ 9.00 മണിക്ക് വീണ്ടും സമ്മേളിക്കുന്നതുമാണ്.

(2004 ജനുവരി മാസം 23-ാം തീയതി വെള്ളിയാഴ്ച രാവിലെ 9.00 മണിക്ക് വീണ്ടും സമ്മേളിക്കുന്നതിനായി സഭ ഉച്ചയ്ക്കുശേഷം 1.20-ന് പിരിഞ്ഞു.)

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly